

AR03

AIR
CANADA



Annual
Report
1970

Table of Contents

| | |
|-------|--|
| 1 | The Year at a Glance |
| 2 | Board of Directors ; Officers |
| 3-15 | Report of the Board of Directors |
| 17 | Statement of Income and Retained Earnings |
| 18-19 | Balance Sheet |
| 20 | Statement of Source and Application of Funds |
| 20 | Auditors' Report |
| 21 | Notes to Financial Statements |
| 22-23 | Ten-Year Review |
| 24 | Air Canada Destinations |

Glossary of Terms

All-Up Weight Load Factor

(%) the ratio :

$$\frac{\text{Revenue Ton Miles}}{\text{Available Ton Miles}} \times 100$$

Available Seat Miles

Total seats available for revenue passengers, multiplied by the number of miles those seats are flown. A measure of passenger capacity.

Available Ton Miles

Number of tons available for the carriage of passengers, cargo and mail, multiplied by the number of miles this capacity is flown. A measure of overall capacity.

Express Ton Miles

Freight Ton Miles

Mail Ton Miles

Tons of the applicable commodity multiplied by the miles they are flown. Measures of commodity traffic.

Operating Ratio

Operating profit as a percent of operating revenues.

Passenger Load Factor

(%) the ratio :

$$\frac{\text{Revenue Passenger Miles}}{\text{Available Seat Miles}} \times 100$$

Return on Investment

Net income after income tax plus net interest expense expressed as percentage of average investment. Investment is the sum of long-term debt and shareholders' equity.

Revenue Passenger Miles

Total revenue passengers carried multiplied by the number of miles they are flown. A measure of passenger traffic.

Revenue Ton Miles

Total tons of all revenue traffic carried multiplied by the miles they are flown. An overall measure of traffic.

Yield

Average revenue per revenue passenger mile or revenue ton mile.

The Year at a Glance

| Financial | 1970 | 1969 | Change % |
|--|----------------------|---------------|----------|
| Operating Revenues | \$478,259,000 | \$404,652,000 | 18 |
| Operating Expenses | 457,396,000 | 386,188,000 | 18 |
| Net (Loss)/Income | (1,072,000) | 1,548,000 | |
| Invested Capital at Year End | 585,291,000 | 500,327,000 | 17 |
| Return on Investment | 4.5% | 4.8% | |
| Other | | | |
| Revenue Passenger Miles* (000) | 6,681,710 | 5,740,299 | 16 |
| Passenger Load Factor* | 57% | 57% | |
| Yield per Revenue Passenger Mile* | 5.80¢ | 5.80¢ | — |
| Total Available Ton Miles (000) | 2,053,855 | 1,663,262 | 23 |
| Operating Expense per Available Ton Mile | 22.27¢ | 23.22¢ | (4) |
| Personnel at Year End | 17,447 | 17,138 | 2 |

*Scheduled Services only.

Cover Air Canada's progressive maintenance techniques have helped earn the Company a widely-conceded record of technical excellence and reliability. Using a reflective mirror and special lamp, a maintenance inspector at the airline's Dorval Base examines the exhaust nozzle of a DC-8-40 engine.

Board of Directors*

Appointed by Governor-in-Council :

William R. Allen, Q.C., Toronto

J. R. Murray, Winnipeg

Yves Pratte, Q.C., Montreal

Elected by the Shareholders :

David A. Anderson, Q.C., Toronto

Pierre Des Marais II, Montreal

W. C. Koerner, C.C., K.ST.J. of J., LL.D., Vancouver

N. J. MacMillan, Q.C., LL.D., Montreal

Renault St-Laurent, Q.C., LL.D., Québec City

Officers*

Yves Pratte, Q.C., Chairman of the Board and Chief Executive Officer

J. R. Baldwin, President

C. H. Glenn, Vice President – Operational Planning

G. C. Goode, Vice President – System Operations Control

Pierre Jeannot, Vice President – Computer and Systems Services

R. C. MacInnes, Vice President – Public Relations

J. McLean, Vice President – Customer Service

I. E. McPherson, General Counsel

Yves J. Ménard, Vice President – Marketing

J. W. Norberg, Vice President – Maintenance

K. E. Olson, Vice President – Purchasing and Facilities

Earl H. Orser, Vice President – Finance

J. L. Rood, Vice President – Flight Operations

C. I. Taylor, Vice President – Government and Industry Affairs

D. C. Tennant, Vice President – Personnel

R. T. Vaughan, Q.C., LL.D., Secretary of the Company

J. M. Callen, Vice President – Central Region

Maurice d'Amours, Vice President – Eastern Region

H. H. Kantor, Vice President – European Region

J. P. Labrie, Vice President – United States Region

H. D. Laing, Vice President – Western Region

J. A. Morgan, Vice President – Southern Region

*At December 31, 1970

Executive Offices :

Place Ville Marie

Montreal, Que.

To the Honourable
The Minister of Transport
Ottawa

Sir,
The Board of Directors of Air Canada submits its 1970 Annual Report.
As a preliminary it is appropriate to comment briefly on the economic climate and the condition of the North American airline industry. The main characteristics of the Canadian economy in 1970 were a low growth rate of approximately 3% in the Gross National Product in real terms and a rate of price increases which, although now decelerating, amounted to 3.5%. Business expansion was slow and this together with consumer caution seriously influenced the performance of the airline industry, particularly on domestic routes where travel is mainly business-motivated.

The major United States trunk carriers' growth in terms of passenger miles in 1970 is estimated at 5.5% compared to 9.7% in 1969 and 14.8% in 1968. Reduced rates of passenger traffic growth in North America occurred at a time when airline capacity was increasing and this, combined with rapidly rising costs, produced airline operating results which are very unsatisfactory — in the case of some carriers, critical.

Air Canada also was affected by these unfavourable trends. Although action was taken to control costs, the Company suffered a net loss of \$1,072,000, which compares with a net profit of \$1,548,000 in 1969. Return on investment dropped from 4.8% to 4.5%.

When looking at these results it must be kept in mind that comparisons with the previous year are distorted because of the one-month shutdown experienced by the airline in 1969 due to a strike.

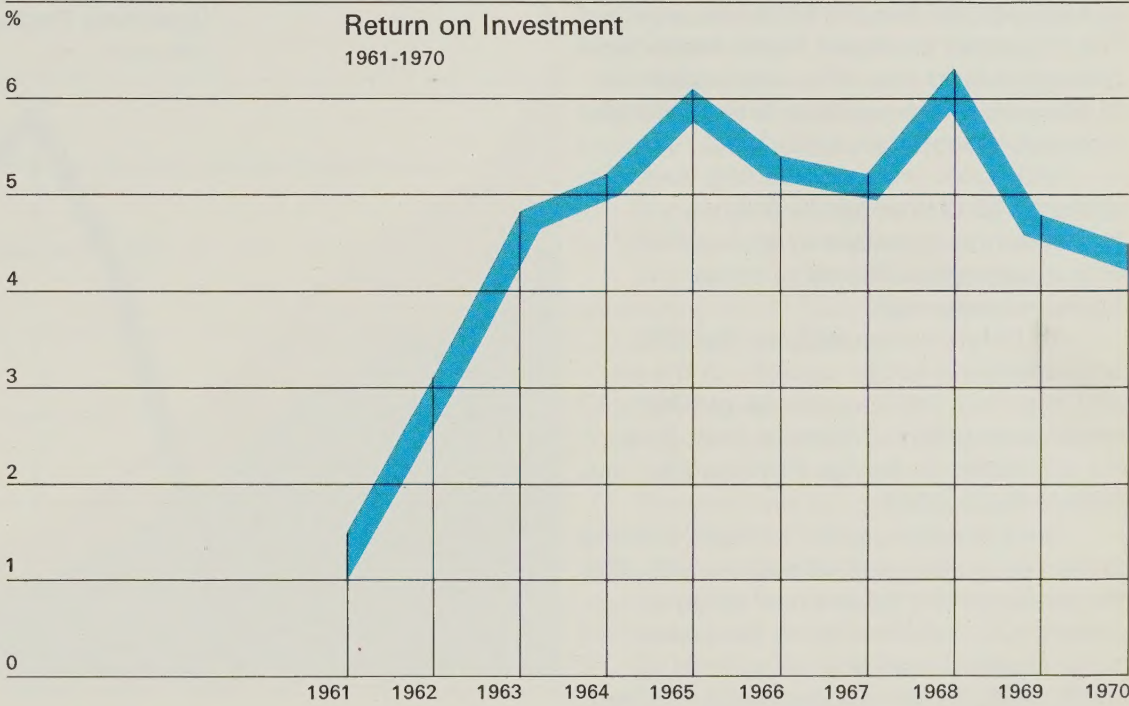
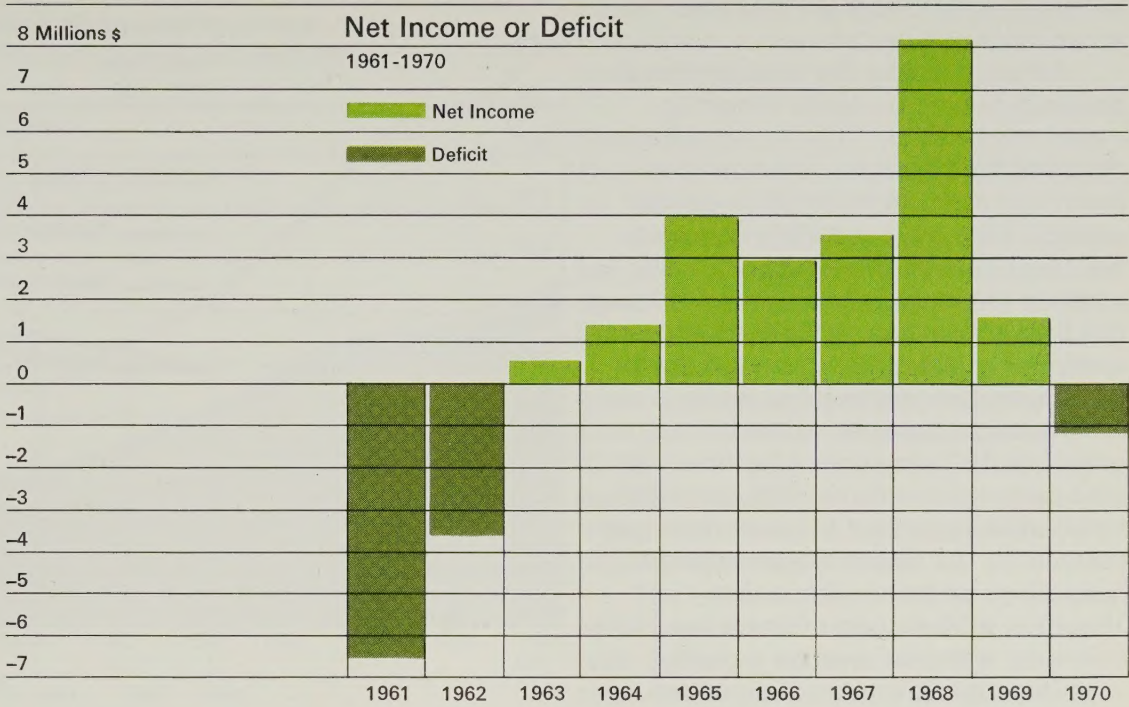
Revenues and Traffic

Air Canada carried more passengers, air freight and mail in 1970 than ever before in its 33-year history, but the increases were smaller than projected.

Total operating revenues were \$478,259,000, or 18% greater than in the strike-affected year of 1969.

Traffic volume grew 16% in terms of scheduled passenger miles flown. It is estimated that if the strike effect were eliminated, the increase would be only 6%. The average passenger load factor was unchanged at 57%.

Passenger revenues, accounting for 81% of total revenues, increased by 16%. The Company flew 7,275,000 passengers, up 13% over 1969, and performed 6.7



billion revenue passenger miles on scheduled services.

Although below the expected level, passenger traffic on North American routes advanced by 11%. Again, when the 1969 traffic volume is adjusted to include an estimate for the strike period to allow for a more realistic comparison, the 1970 growth rate reduces to 1.5%. In addition to the overall travel market being less than anticipated, Air Canada's domestic traffic was affected by increased competition on regional and mainline routes.

An encouraging trend was strong growth in the Company's Atlantic scheduled passenger traffic, up 42% over 1969, as the market responded to lower fares and removal by the British Government of restrictions on travel allowances. However, introduction of lower fares had a limiting effect on revenue growth.

Passenger revenues on Southern routes were less than the previous year for the first quarter of 1970, but recovered to register a small advance.

The system yield per passenger mile at 5.8¢ was unchanged from last year. The impact of increased North American passenger fares was offset by greater use of discounted fares and by lower Atlantic rates implemented in April, 1970.

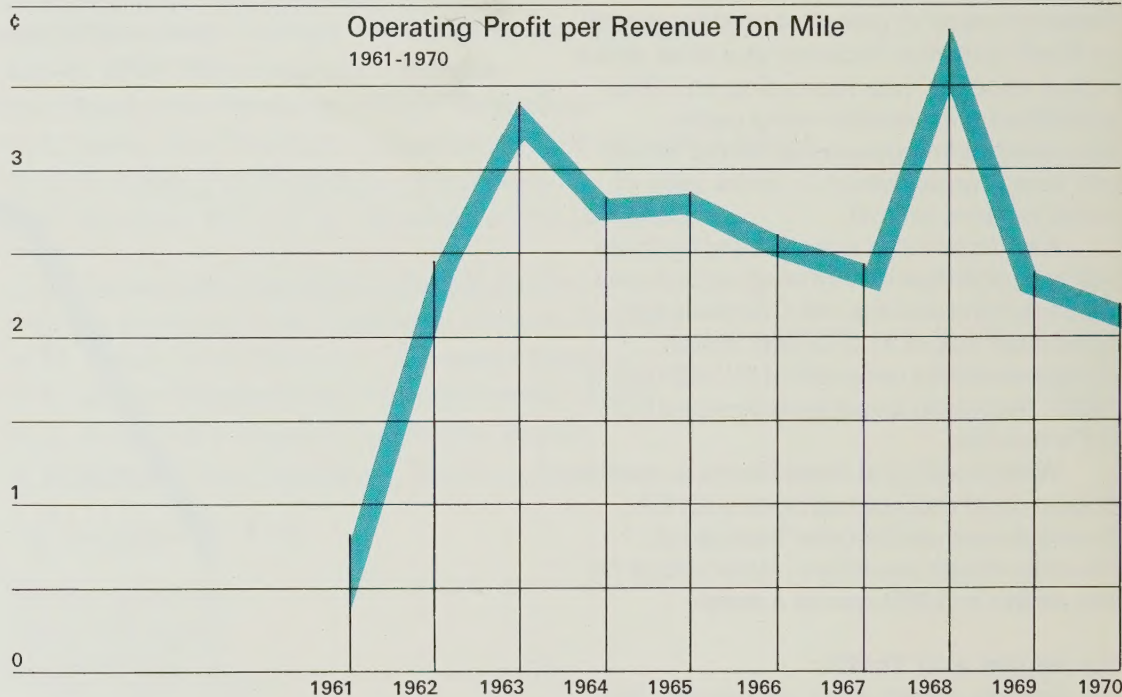
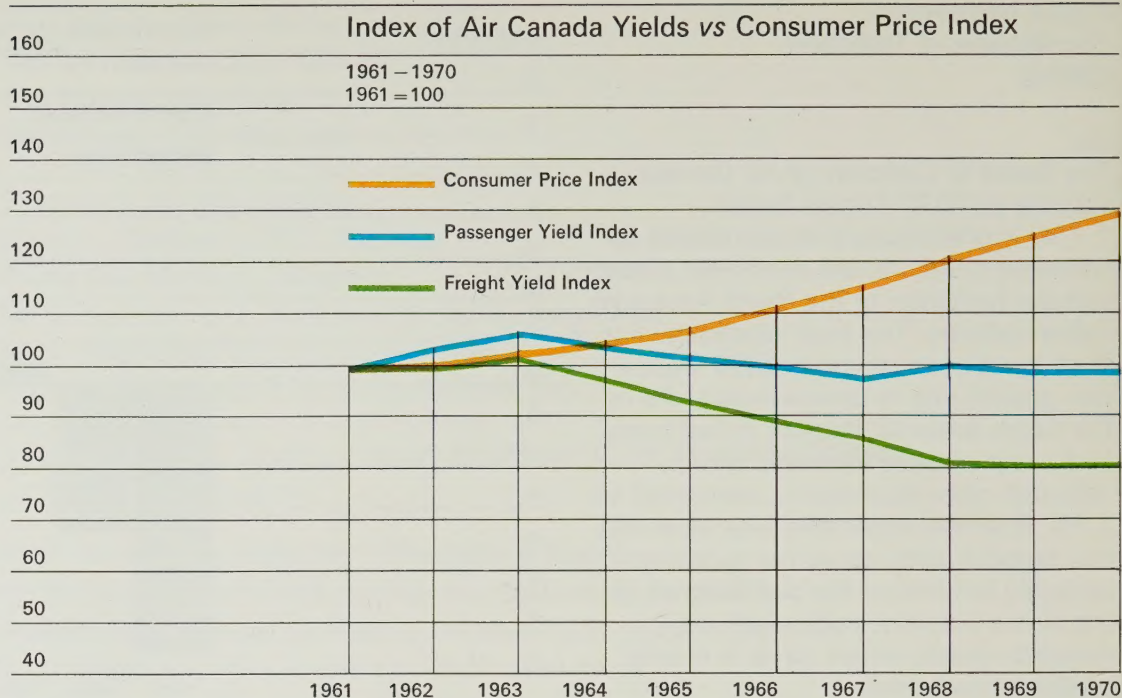
Additional revenue resulting from domestic tariff changes in August amounted to an estimated \$6.5 million, which was not sufficient to cover increased expenses.

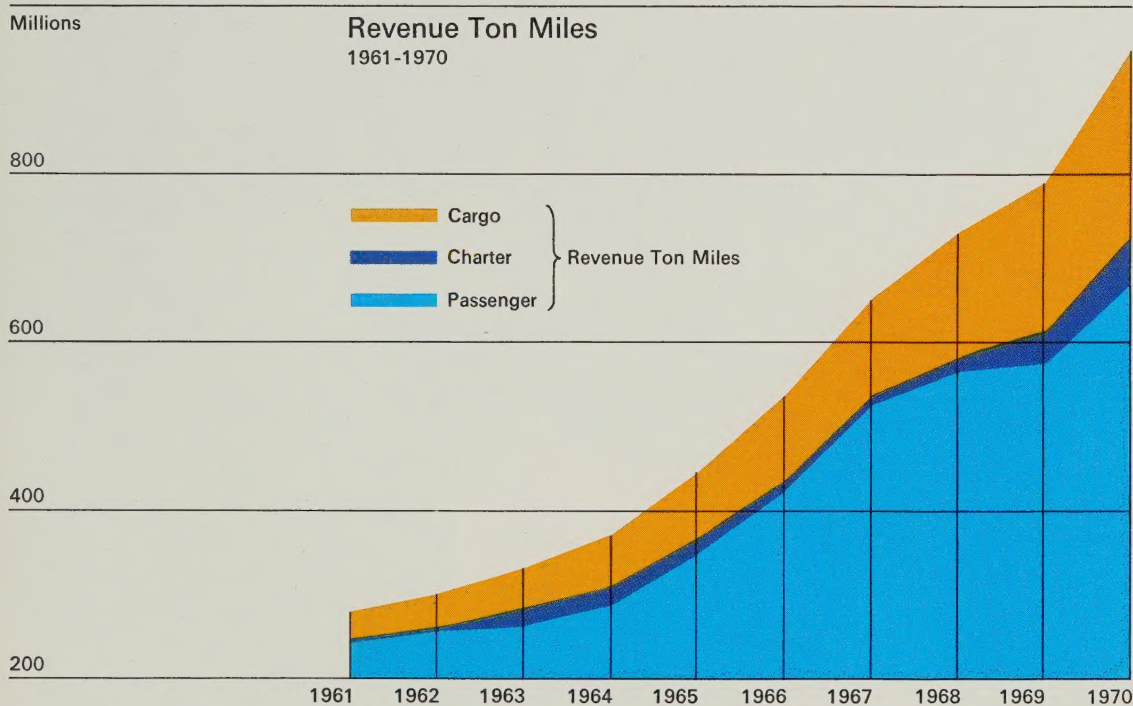
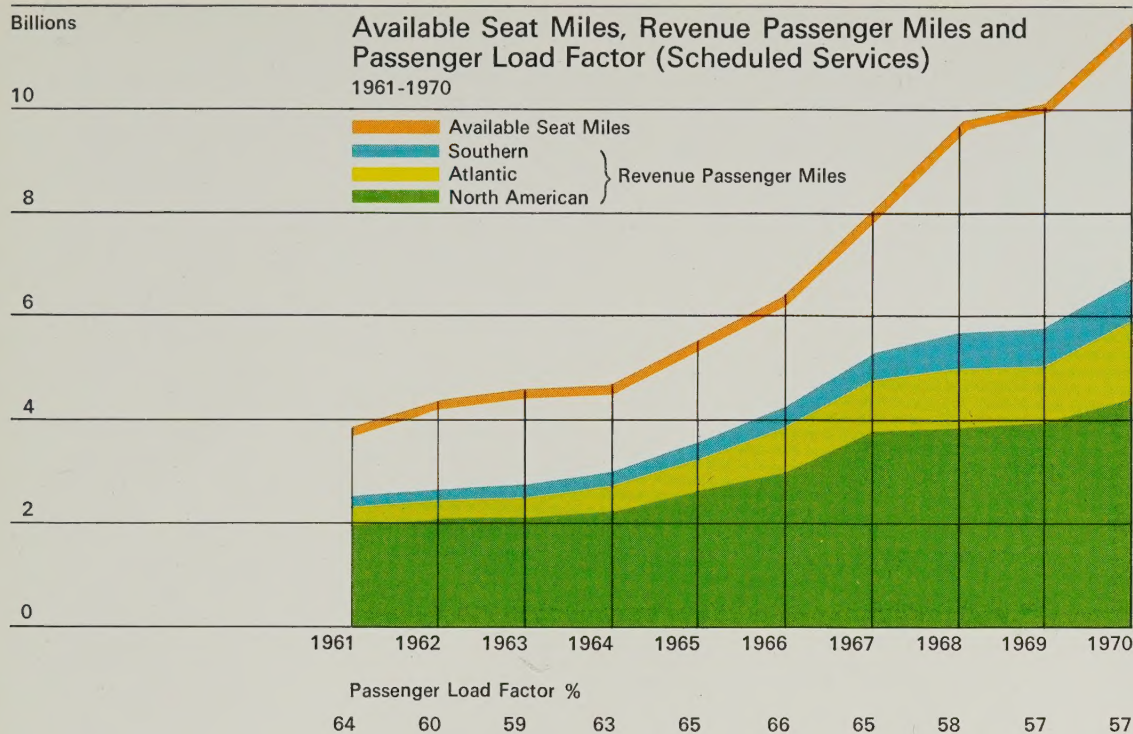
Air freight revenues grew by 25%, with additional cargo capacity in the air and improved facilities on the ground stimulating growth. Revenue from Sea-Air shipments to Europe increased by 95% to \$1,717,000.

The Canadian postal workers' rotating strike and a mid-year reduction in domestic carrying rates limited mail revenue growth. On the other hand, the postal strike diverted a substantial volume of traffic normally moving by mail to higher-yielding air express.

Growth of the world charter market, particularly on trans-Atlantic operations, continued. Of all Canada-Europe/United Kingdom traffic over the North Atlantic in 1970, 36.8% was non-scheduled. The Company's passenger charter revenues at \$14,378,000 rose 75%. Total freight charters, including flights to Europe, Africa and the Caribbean, contributed revenue of \$1,308,000.

The Government's decision to adopt a floating Canadian dollar exchange rate on June 1 had an adverse effect on income. Because of the tariff provision permitting payment in either currency, payment of fares by Canadians in U.S. funds increased substantially in the last





seven months of the year. Accordingly, proceeds in terms of Canadian dollars were reduced.

Expenses

Operating expenses totalled \$457,396,000, up 18% over 1969.

Capacity offered in terms of available ton miles was up 23%, reflecting the extra month of operation and additions to the fleet of DC-9 and DC-8 aircraft.

Despite inflationary pressures on all areas of expense, operating cost per available ton mile fell from 23.22¢ to 22.27¢, as highly-productive jet aircraft performed proportionately more of the flying operation and expenses were under close scrutiny and control.

The bill for salaries, wages and related employee benefits accounted for 42% of total operating expense. Average employee strength was held to a growth of only 2%. If wages and benefits continue to increase at annual rates of recent years, severe pressures will prevail and management's essential task of effectively controlling total employment and productivity will become more and more critical.

Higher labor and material costs and a larger fleet of aircraft caused maintenance expense levels to exceed those of last year.

Depreciation charges rose \$4,794,000 or 11% because of additions to the fleet.

Interest on notes and debentures amounted to \$31,920,000, versus \$25,246,000 in 1969.

Capital Equipment

Total assets were nearly \$708 million at year end, up \$113 million or 19%.

Property and equipment investment increased by \$101 million to a total of \$580 million after depreciation. Expenditures, amounting to \$159 million, included final payments on seven DC-8 and three DC-9 aircraft and progress payments totalling \$24 million on three Boeing 747 aircraft and ten Lockheed L-1011s. Regarding supersonic transports, the Company continues to hold delivery positions for four Concorde and six Boeing supersonic aircraft but there are no firm contracts to purchase.

Capitalization

Capital borrowings increased by \$80 million, as funds were loaned by the Federal Government — at an average interest rate of 6.65% — to assist financing of capital expenditures.

The Company's working capital at year end was \$14 million lower than expected because of delay in passage of enabling legislation required to complete the balance of the Company's financing program.





At year end, notes and debentures totalled \$547,602,000; capital stock and retained earnings were \$37,689,000. This represents a debt/equity relationship of 94/6, compared to the major U.S. carriers' average of 61/39. When comparing income results with other companies and in particular with other airlines, the very high proportion of Air Canada's total capitalization represented by debt should be kept in mind.

Customer Services

Air Canada took a number of steps during 1970 to improve customer services in the air and on the ground.

The Company's international route network was expanded with the inauguration of flights to Prague, Czechoslovakia in April. This service is operated in pool with CSA (Czechoslovak Airlines), with each carrier providing one flight per week.

A number of changes were made to the airline's domestic route structure. Service to Lethbridge, Alberta was taken over by Time Airways Limited, and to Seattle, Washington by Pacific Western Airlines Limited. PWA now provides all flights between Edmonton and Calgary except for those operating as part of Air Canada's Western Arrow trans-Atlantic service; and the Vancouver-Victoria route is shared with that airline. The Company also adjusted its schedules to accommodate TransAir Limited on the Winnipeg-Thunder Bay-Toronto and Thunder Bay-Sault Ste. Marie-Toronto routes, and to accommodate Eastern Provincial Airways Limited in the Atlantic Provinces. In addition, co-operation was extended to a number of regional airlines on such matters as maintenance and ground handling.

Both domestic and international services saw an increase in non-stop flights, the introduction of jet equipment to more cities and an on-time performance record which once again maintained the best average for scheduled arrivals of any major airline in North America.

In Canada, the Company inaugurated non-stop jet service between Montreal-Fredericton and Halifax-Boston. For the summer period, non-stop service was introduced between Montreal-Vancouver, Toronto-Saskatoon and Montreal-Sydney; and DC-9s were used for the first time on the Halifax-Boston-New York route.

On the Atlantic, 41 weekly flights were operated between Canada and the United Kingdom and 29 to points on the Continent during the peak summer travel period. This compares with 36 flights to the United Kingdom and 23 to the Continent in 1969. The Company also

The new Air Canada/BOAC terminal at New York's Kennedy International Airport is designed to handle passenger volumes well into the 1980's.

operated daily to Zurich, Switzerland, compared with four flights per week the previous summer. Each flight continued to Vienna, Austria. Long-body DC-8s were used more extensively on flights to Air Canada's Southern "Sun" destinations.

In June, the airline moved into the new Air Canada-BOAC terminal at New York's Kennedy International Airport. Designed to handle passenger volumes well into the 1980's, the \$52 million structure offers a wide variety of passenger facilities and conveniences, including curbside check-in of baggage.

Installation work on ReserVec II, Air Canada's new reservations system, was completed late in 1970. At year end, the system was in partial operation and undergoing thorough testing.

Utilizing third generation computer hardware, ReserVec II links all major Company offices to a central pair of Univac 1108 computers in Toronto. The sophisticated equipment will result in a marked increase in reservations productivity and could be expanded to process up to 20 million reservations a year by 1978. It also could be adapted to handle computerized ticketing, furnish extensive traffic data for marketing purposes and provide instantaneous information on a wide variety of subjects.

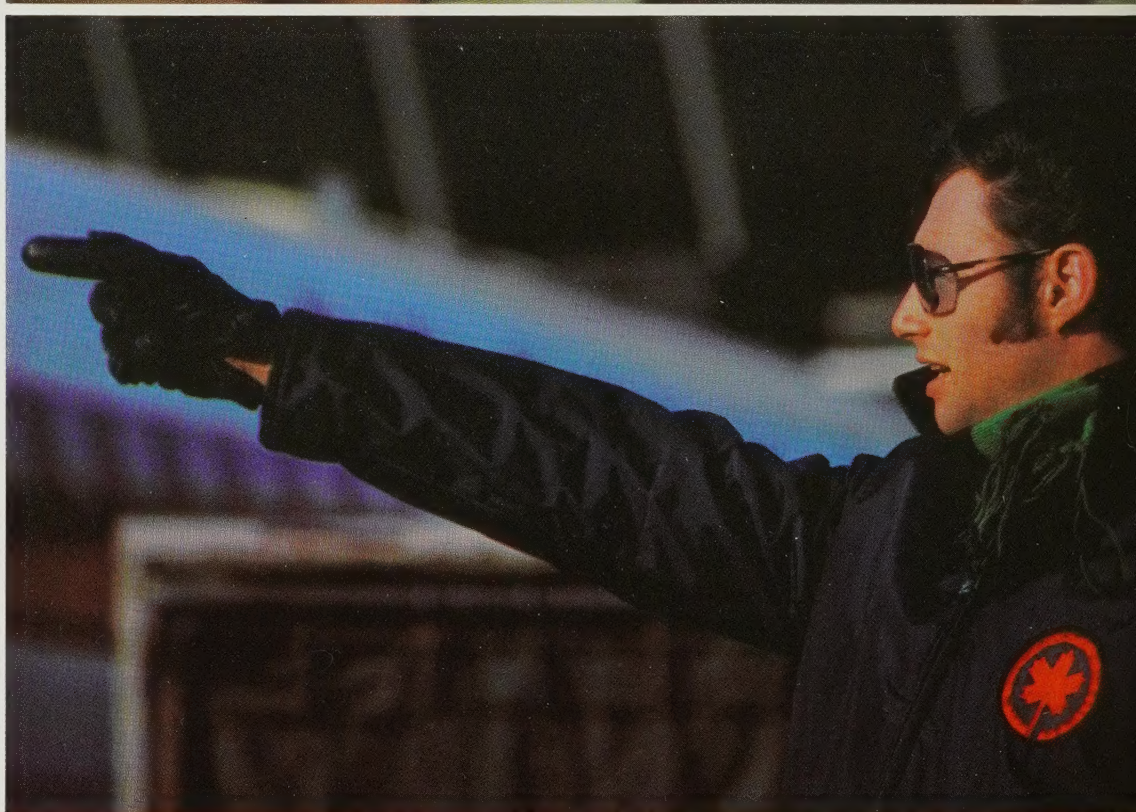
Like other world airlines, Air Canada enforced certain protective measures during the year to ensure security of its passengers, becoming the first carrier in Canada to use weapons-detecting magnetometers at boarding gates.

A wider variety of tours, vacation programs and other special services was offered to Air Canada customers in 1970 as part of the Company's continuing effort to broaden the air travel market.

New vacation packages were developed for Air Canada destinations and distant off-line points. Sea-Air vacations were expanded in number. Agreement was reached with Cunard Lines to honor the Air Canada/CN travel credit card, and the number of hotels and restaurants accepting this card was increased.

A new sales office was opened in Osaka, Japan's second largest city. Along with the Tokyo office, this latest outlet will help the Company take full advantage of the business potential inherent in its general sales agreement with Japan Airlines.

More charter flights allowed Air Canada to show its maple leaf in such off-line destinations as Japan, Mexico, Spain, the Middle East and Africa. Of a record 873 charters, 427 were destined to points outside Canada. Three DC-8 jets





were used full time during the summer and one in the winter for non-scheduled work. Other fleet aircraft were employed whenever possible. Besides market broadening, charter flying serves the Company as a useful indicator of an area's potential for future scheduled service.

Highlighting 1970 developments in air freight services was the introduction of Jet Trader all-cargo flights to Chicago and Detroit/Windsor. The Company employed three all-cargo DC-8s, three combination cargo-passenger DC-8s and a Vanguard to handle growing requirements of the freight market. Eight all-cargo and seven combination cargo-passenger flights were operated each week across Canada. To Europe, the schedule consisted of six all-cargo and 13 combination flights a week.

A freight pallet interchange agreement was concluded with Pakistan International Airlines permitting the Company to transport cargo from points in Canada to the Middle and Far East by quick transfer to PIA flights at points in Europe. Air Canada now provides faster freight service to those areas of the world than any other carrier.

Sea-Air services, whereby Air Canada picks up cargo shipped by sea from the Far East to Vancouver, continued to expand at an impressive rate. The Company also became more active in the cargo charter market, flying cattle to Uganda, Trinidad and South America; fish to Europe and nickel ore to Norway.

The year included a number of important service milestones for Air Canada. The Company celebrated its 10th anniversary of jet service to the Canadian public, its 30th of operation to Moncton and its 20th of service to New York. The Air Canada/BOAC pool agreement for flights to the United Kingdom also saw its first decade.

Fleet and Facilities

In early 1970, Air Canada took delivery of seven DC-8-63s and three DC-9s. The fleet consisted of 117 aircraft at year end: 38 DC-8s, 36 DC-9s, 12 Vanguards and 31 Viscounts. Jets accounted for 90% of seat miles provided, compared with 85% in 1969.

At the Company's Dorval Base, facilities were expanded with provision of extra space for the power plant and unit maintenance shops and an additional area for offices. In May, construction was started on a new engine test cell. This is the first part of an advanced power plant complex designed primarily for engines of future wide-body jet equipment. It



An Air Canada passenger agent processes one of the 20 million reservations a year possible with the Company's new reservations system, ReserVec II. Installation work on the system, which utilizes third generation computer hardware, was completed late in 1970.



Air Canada's operational excellence owes much to countless new developments in technical fields such as metallurgy, developments which have paralleled the dramatic growth of air transportation. *At left*, a maintenance mechanic, using a metal improvement technique called shot-peening, restores the surface strengthening of a jet engine turbine blade.

Progressive maintenance procedures call for obligatory removal, inspection and replacement or repair of certain component parts after a specified number of flying hours. The hour-by-hour accumulation of service on engines, instruments, brakes, pumps, radio equipment and many other of the thousands of units in each of the Company's 117 aircraft is recorded by computer. *Above*, a maintenance mechanic cleans a jet engine turbine disc with the help of a binocular microscope and a polishing stone powered by compressed air. *At right*, the oil seal assembly from a DC-8-40 engine receives a thorough inspection.



will be the only facility of its kind in Canada. Work neared completion on a \$15 million, two-bay hangar for the Boeing 747 and Lockheed L-1011 TriStar.

Construction also progressed on a similar two-bay hangar in Toronto and a \$7.5 million one-bay facility in Vancouver.

Personnel

Air Canada employees numbered 17,447 at December 31, 1970, compared with 17,138 the year before.

One major labor contract was signed — with the Canadian Air Line Pilots' Association. The Company is pleased that agreement was reached prior to the expiration of the old contract.

The Company wishes to pay tribute to a number of senior executives who left its employ during the year. Spanning a period of over three decades, theirs was a very great contribution to the growth and success of Air Canada.

As well, the airline thanks the many employees who continued to work in an efficient and dedicated manner despite the difficulties and uncertainties that prevailed during most of the year.

Outlook

Since the birth of Air Canada in 1937, no industry has progressed more dramatically than air transportation. Paralleling in its rapid growth a period of scientific achievement greater than in any previous era, it has drawn from developments in metallurgy, electronics, avionics and other technical fields to produce for the benefit of the airline customer significant improvements in airframes, engines, navigation equipment, communications devices and ground facilities.

Air Canada has been in the forefront of these advances. In the process of providing the nation with efficient air services at home and abroad, the Company has earned a widely-conceded record of excellence and reliability. Indeed, many technical innovations credited to the airline ultimately have been adopted by the industry as a whole, testimony to the high level of innovative skills and dedicated professionalism Air Canada has enjoyed from its employees.

Now new challenges, unprecedented in nature and scope, await Air Canada and the airline industry. These will place a premium on innovation of a different sort.

Chief among the perplexing issues facing the Company in the seventies are: erosion of earnings by inflationary forces, lack of foreseeable cost-reducing technical advances, unrealistic domestic and inter-

national fare structures, and intensifying competition in all markets.

In common with other carriers Air Canada must take strong steps to meet these economic challenges and attain an acceptable level of profitability.

One of the key steps will be proper planning. The interdependent nature of airline activities makes it essential the Company be managed as a single unit and a system approach be taken to improvement of return on sales, cost efficiency and return on investment.

A first move in this direction was the major reorganization of its management structure undertaken by the airline during 1970. It is one of the tools which will assist the Company to better allocate its resources in the difficult years ahead.

The restructuring included the creation of a unified Customer Service branch responsible for the direction and co-ordination of all customer-related activities, both passenger and cargo. Under this branch, six new geographic field divisions were set up to bring together previously separate sales and operations functions across the system. Each division is headed by a vice-president who is totally responsible for all customer services in his respective area.

In addition, a self-contained Marketing branch was established; and other phases of the administrative structure were strengthened by the appointment of vice-presidents to branches charged with government and industry affairs, operational planning, flight operations, maintenance, system operations control, computer and systems services and purchasing and facilities.

Because all else depends on Air Canada's human resources, the new structure also was designed to enable the Company to place greater emphasis on developing a professional style of management, a stimulating working atmosphere and a well-trained, highly-motivated employee group.

From proper planning will evolve a better Air Canada "product". Using as the basis for innovation a more accurate description of the needs and demands of the market place, the airline will upgrade the quality of customer services by improving schedule convenience, in-flight and ground services, and by exploring new routes and destinations. This will be done with due regard to available re-







For Air Canada crews, operational excellence in the air begins on the ground. *Above*, a second officer logs some pre-flight training on a DC-8 flight simulator at the Company's Dorval Base.



sources and the greatest long-term potential of its markets at home and abroad.

A significant product improvement awaiting Air Canada customers in the spring of 1971 will be the introduction of three wide-body Boeing 747s on flights between Vancouver-Toronto, Toronto-Montreal-Paris-Frankfurt, and Toronto-London. The Company is proud to be the first to offer Canadians transcontinental service with these spacious, comfortable aircraft.

Air Canada's chief preoccupation is to maintain leadership status in the air transportation industry by best serving the customer and the Canadian public. To accomplish this goal in the future the airline must direct its attention to certain priorities. Of these, the most important will be enhancing its organizational effectiveness and efficiency. But the real test of success in the seventies will be the way the Company treats its "people" — both the millions of passengers it serves and the over 17,000 employees who serve them.

For the Board of Directors,

Yves Pratte
Chairman of the Board

February 23, 1971

To Air Canada's deep regret, a shadow was cast over the year's activities by the disaster of July 5, 1970 when 109 passengers and crew members lost their lives in the crash of a DC-8-63 at Toronto.



L'arc de triomphe du Carrousel, les Jardins du Louvre, Paris.

Statement of Income and Retained Earnings

(figures shown in thousands)

Year Ended December 31

| | 1970 | 1969 |
|--|------------------|------------------|
| Operating Revenues | | |
| Passenger | \$387,486 | \$332,727 |
| Freight and express | 52,506 | 39,864 |
| Mail | 16,229 | 16,046 |
| Charter | 15,686 | 8,837 |
| Incidental services — net | 6,352 | 7,178 |
| | 478,259 | 404,652 |
| Operating Expenses | | |
| Flying operations | 101,763 | 88,060 |
| Maintenance | 82,813 | 68,733 |
| Passenger service | 50,665 | 41,412 |
| Aircraft and traffic servicing | 75,763 | 64,071 |
| Sales and promotion | 75,384 | 63,344 |
| General and administrative | 23,781 | 18,135 |
| Depreciation and obsolescence | 47,227 | 42,433 |
| | 457,396 | 386,188 |
| Operating Income | 20,863 | 18,464 |
| Non-Operating Expenses | | |
| Interest on debt | 31,920 | 25,246 |
| Interest capitalized | (5,728) | (4,704) |
| Gain on disposal of property and equipment | (122) | (2,162) |
| Non-operating income — net | (3,063) | (3,009) |
| | 23,007 | 15,371 |
| | (2,144) | 3,093 |
| Deferred Income Taxes | (1,072) | 1,545 |
| Net (Loss)/Income | (1,072) | 1,548 |
| Retained Earnings | | |
| Balance at beginning of year | 27,725 | 19,614 |
| Adjustment of deferred income taxes (note 1) | 6,236 | 300 |
| Transferred from insurance reserve | — | 6,463 |
| Dividend | (200) | (200) |
| | \$ 32,689 | \$ 27,725 |

Balance Sheet at December 31

(figures shown in thousands)

Assets

1970 1969

Current

Cash

\$ 2,145 \$ 8,301

Temporary investments at quoted market value

5,102 4,471

Notes and accounts receivable

59,815 52,698

Spare parts, materials and supplies — net (note 2)

23,137 22,105

Prepaid expenses

1,943 1,628

Deferred income taxes (note 1)

10,519 —

102,661 89,203

Notes Receivable

— 5,900

Investment in Associated Company — at cost

8,408 8,408

Property and Equipment — net (note 3)

579,685 478,321

Deferred Charges

17,146 13,080

\$707,900 \$594,912

| Liabilities | 1970 | 1969 |
|--|------------------|------------------|
| Current | | |
| Accounts payable and accrued liabilities | \$ 62,630 | \$ 43,983 |
| Salaries and wages | 17,665 | 14,922 |
| Unearned transportation revenue | 14,439 | 11,745 |
| Interest and dividend payable | 6,851 | 6,109 |
| Air travel plan deposits | 1,928 | 1,941 |
| | <u>103,513</u> | <u>78,700</u> |
| Notes and Debentures (note 4) | 547,602 | 467,602 |
| Deferred Income Taxes (note 1) | 19,096 | 15,885 |
| Shareholders' Equity | | |
| Share Capital | | |
| Authorized 250,000 shares par value \$100 each | | |
| Issued and fully paid, 50,000 shares | 5,000 | 5,000 |
| Retained Earnings | 32,689 | 27,725 |
| | <u>37,689</u> | <u>32,725</u> |
| | <u>\$707,900</u> | <u>\$594,912</u> |

Statement of Source and Application of Funds

(figures shown in thousands)

Year Ended December 31

| Source of Funds | 1970 | 1969 |
|--|------------------|-----------------|
| Net (loss)/income | \$ (1,072) | \$ 1,548 |
| Add: Depreciation | 46,116 | 41,205 |
| Deferred income taxes | (1,072) | 1,545 |
| | 43,972 | 44,298 |
| Capital borrowings | 80,000 | 74,782 |
| Disposal of property and equipment — net | 12,283 | 10,629 |
| Decrease in long term notes receivable | 5,900 | 6,156 |
| Insurance fund investments transferred to current assets | — | 6,463 |
| Refundable federal corporation tax | — | 1,663 |
| Current portion of deferred income taxes (note 1) | 10,519 | — |
| | 152,674 | 143,991 |
| Application of Funds | | |
| Purchase of property and equipment including progress payments | 159,469 | 131,178 |
| Deferred charges | 4,360 | 7,582 |
| Investment in associated company | — | 6,064 |
| Dividend | 200 | 200 |
| | 164,029 | 145,024 |
| Decrease in Working Capital | \$ 11,355 | \$ 1,033 |

Auditors' Report

To the Honourable
The Minister of Transport
Ottawa

We have examined the balance sheet of Air Canada as at December 31, 1970, and the statements of income and retained earnings and source and application of funds for the year ended on that date. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of the accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, and according to the best of our information and the explanations given to us and as shown by the books of the Corporation, these financial statements are properly drawn up so as to give a true and fair view of the state of affairs of the Corporation at December 31, 1970, and the results of its operations and the source and application of its funds for the year ended on that date, in

accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year, except for the change described in note 1 with which we concur.

We further report that, in our opinion, proper books of account have been kept by the Corporation and the transactions that have come under our notice have been within the powers of the Corporation.

Tanche Ross & Co.

Chartered Accountants

February 24, 1971

Notes to Financial Statements

1. Deferred Income Taxes

The Corporation has adjusted its accounts to recognize the effect on deferred taxes of certain amounts charged against income prior to the adoption of deferred tax accounting and deductible from taxable income in later periods. The deferred taxes applicable to current and non-current assets and liabilities have been segregated accordingly.

These changes do not affect the reported net loss of the Corporation. However, they result in an increase of \$6,236,000 in retained earnings, an increase of \$3,309,000 in non-current liability for deferred income taxes and a corresponding increase of \$9,545,000 in deferred income taxes included with current assets.

2. Spare Parts, Materials and Supplies (\$000)

| | 1970 | 1969 |
|-------------------------------|---------------|---------------|
| Spare parts — cost | 38,498 | 34,955 |
| Accumulated obsolescence | 19,505 | 17,809 |
| | <u>18,993</u> | <u>17,146</u> |
| Materials and supplies — cost | 4,144 | 4,959 |
| | <u>23,137</u> | <u>22,105</u> |

The Corporation provides for the obsolescence of aircraft spare parts classified as current assets, less their estimated residual value, by charges to operating expenses over the service life of the related aircraft.

3. Property and Equipment (\$000)

| | 1970 | 1969 |
|---------------------------------|----------------|----------------|
| Cost | | |
| Flight equipment and components | 620,287 | 531,909 |
| Ground equipment and facilities | 101,827 | 93,181 |
| | <u>722,114</u> | <u>625,090</u> |
| Accumulated depreciation | 268,598 | 228,453 |
| | <u>453,516</u> | <u>396,637</u> |
| Progress payments | 126,169 | 81,684 |
| | <u>579,685</u> | <u>478,321</u> |

Depreciation is provided on a straight-line basis to reduce the assets to estimated realizable value over their service lives which are subject to periodic review. No adjustments were made in 1970 or 1969.

4. Notes and Debentures

| | Maturity Date | Interest Rate (%) | Principal Amount (\$000) |
|--------------------------------|---------------|-------------------|--------------------------|
| Demand notes | | 3.5 | 27,000 |
| Six month revolving notes | | 4.6-6.1 | 143,371 |
| Long term notes and debentures | 1971 | 5.5 | 33,342 |
| | 1972 | 5.1 | 29,340 |
| | 1973 | 3.9-7.4 | 22,680 |
| | 1977 | 5.2 | 4,020 |
| | 1979 | 5.6-6.4 | 67,000 |
| | 1980 | 6.8-7.2 | 90,000 |
| | 1981 | 4.3-7.6 | 46,283 |
| | 1985 | 5.9 | 17,497 |
| | 1987 | 5.2 | 67,069 |
| | | | <u>547,602</u> |

It is customary to renew the notes and debentures as they mature.

5. Commitments

Commitments for the acquisition of 16 jet aircraft and related spare engines at December 31, 1970, after deducting progress payments, amounted to approximately \$217,650,000. Of this amount financing arrangements have been made for \$30,500,000 in respect of 38 engines for the Lockheed L-1011s.

Anticipated delivery of the aircraft is as follows:

| | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|-----------------|------|------|------|------|
| Boeing 747 | 3 | | | |
| Douglas DC-9-32 | | 3 | | |
| Lockheed L-1011 | | 6 | 3 | 1 |

On February 4, 1971, a receiver was appointed to take charge of the affairs of Rolls Royce Limited, the supplier of engines for the L-1011. The effect of this on production and delivery of the aircraft cannot be determined at present.

Commitments for ground facilities and equipment amount to \$42,535,000.

Annual rental payments for facilities under long-term leases in effect at December 31, 1970, were approximately \$7,757,000.

6. Contingent Liabilities

The Corporation is contingently liable for "Pay Later" plan notes discounted at banks which amounted to \$3,176,000 at December 31, 1970.

7. Pension Funds

The unfunded liabilities of employee pension plans were approximately \$9,454,000 at December 31, 1970. These are being retired by the Corporation over periods up to sixty years.

Ten-Year Review

Financial (\$000)

1970

1969

| | | |
|----------------------|---------|---------|
| Passenger Revenue* | 387,486 | 332,727 |
| Operating Revenues | 478,259 | 404,652 |
| Operating Expenses | 457,396 | 386,188 |
| Operating Profit | 20,863 | 18,464 |
| Net (Loss)/Income | (1,072) | 1,548 |
| Dividends | 200 | 200 |
| Interest | 31,920 | 25,246 |
| Shareholders' Equity | 37,689 | 32,725 |
| Notes and Debentures | 547,602 | 467,602 |
| Total Assets | 707,900 | 594,912 |
| Working Capital | (852) | 10,503 |
| Operating Ratio | 4.4% | 4.6% |
| Return on Investment | 4.5% | 4.8% |

Other

| | | |
|---|------------|------------|
| Revenue Passengers Carried (000) | 7,464 | 6,563 |
| Revenue Passenger Miles* (000) | 6,681,710 | 5,740,299 |
| Available Seat Miles* (000) | 11,652,309 | 10,058,407 |
| Passenger Load Factor* | 57% | 57% |
| Yield per Revenue Passenger Mile* | 5.80¢ | 5.80¢ |
| Freight Ton Miles* (000) | 184,782 | 148,201 |
| Total Revenue Ton Miles (000) | 946,241 | 788,528 |
| Total Available Ton Miles (000) | 2,053,855 | 1,663,262 |
| All-Up Weight Load Factor | 46% | 47% |
| Yield per Revenue Ton Mile | 50.54¢ | 51.32¢ |
| Operating Expense per Revenue Ton Mile | 48.34¢ | 48.98¢ |
| Operating Profit per Revenue Ton Mile | 2.20¢ | 2.34¢ |
| Operating Expense per Available Ton Mile | 22.27¢ | 23.22¢ |
| Average Aircraft Stage Length (miles) | 543 | 514 |
| Average Aircraft Capacity (tons) | 19.09 | 17.16 |
| Average Aircraft Utilization per Day (Revenue Block Hours)** | 7:29 | 8:00 |
| Available Ton Miles per Employee | 116,116 | 96,026 |
| Available Ton Miles per Revenue Block Hour** | 6,826 | 5,912 |
| Personnel at Year End | 17,447 | 17,138 |

*Scheduled services only

**Engines on to engines off.

| 1968 | 1967 | 1966 | 1965 | 1964 | 1963 | 1962 | 1961 |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 328,137 | 295,553 | 243,877 | 209,926 | 177,092 | 167,653 | 158,792 | 143,301 |
| 387,628 | 345,611 | 289,943 | 250,126 | 213,910 | 199,390 | 183,473 | 165,436 |
| 359,610 | 329,731 | 275,990 | 237,401 | 203,527 | 188,121 | 176,078 | 163,292 |
| 28,018 | 15,880 | 13,953 | 12,725 | 10,383 | 11,269 | 7,395 | 2,144 |
| 8,184 | 3,547 | 2,910 | 3,990 | 1,406 | 528 | (3,541) | (6,450) |
| 200 | 200 | 200 | 200 | 150 | — | — | — |
| 18,247 | 13,857 | 11,580 | 11,298 | 11,491 | 11,619 | 11,519 | 10,511 |
| 24,614 | 16,630 | 13,283 | 10,573 | 6,783 | 5,528 | 5,000 | 5,000 |
| 392,820 | 302,820 | 235,820 | 235,820 | 235,820 | 237,471 | 237,471 | 227,671 |
| 508,391 | 387,451 | 306,468 | 237,928 | 275,361 | 269,342 | 274,311 | 276,728 |
| 11,536 | 16,560 | 27,616 | 51,139 | 31,272 | 27,079 | 22,620 | 11,428 |
| 7.2% | 4.6% | 4.8% | 5.1% | 4.9% | 5.7% | 4.0% | 1.3% |
| 6.3% | 5.2% | 5.4% | 6.1% | 5.2% | 4.8% | 3.1% | 1.5% |

| | | | | | | | |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 6,469 | 6,393 | 5,294 | 4,753 | 4,189 | 3,967 | 3,865 | 3,712 |
| 5,616,011 | 5,221,358 | 4,193,212 | 3,542,867 | 2,923,842 | 2,701,899 | 2,629,285 | 2,464,666 |
| 9,716,545 | 8,054,458 | 6,387,251 | 5,458,263 | 4,642,431 | 4,586,419 | 4,379,236 | 3,848,899 |
| 58% | 65% | 66% | 65% | 63% | 59% | 60% | 64% |
| 5.84¢ | 5.66¢ | 5.82¢ | 5.93¢ | 6.06¢ | 6.21¢ | 6.04¢ | 5.81¢ |
| 122,916 | 85,653 | 74,588 | 56,100 | 41,197 | 32,020 | 26,305 | 20,990 |
| 732,456 | 649,870 | 534,522 | 444,139 | 368,305 | 331,114 | 301,506 | 278,455 |
| 1,503,770 | 1,227,164 | 1,009,394 | 868,104 | 714,866 | 668,394 | 593,411 | 521,625 |
| 49% | 53% | 53% | 51% | 52% | 50% | 51% | 53% |
| 52.92¢ | 53.18¢ | 54.24¢ | 56.32¢ | 58.08¢ | 60.22¢ | 60.85¢ | 59.41¢ |
| 49.10¢ | 50.74¢ | 51.63¢ | 53.45¢ | 55.26¢ | 56.81¢ | 58.40¢ | 58.64¢ |
| 3.82¢ | 2.44¢ | 2.61¢ | 2.87¢ | 2.82¢ | 3.41¢ | 2.45¢ | .77¢ |
| 23.91¢ | 26.87¢ | 27.34¢ | 27.35¢ | 28.47¢ | 28.15¢ | 29.67¢ | 31.30¢ |
| 489 | 447 | 422 | 398 | 384 | 373 | 357 | 348 |
| 15.30 | 14.13 | 14.59 | 14.60 | 13.58 | 13.04 | 11.61 | 10.08 |
| 7 :55 | 8 :38 | 7 :59 | 7 :06 | 6 :28 | 6 :24 | 6 :17 | 6 :42 |
| 89,558 | 77,556 | 73,582 | 70,848 | 61,441 | 57,685 | 49,837 | 44,557 |
| 4,987 | 4,333 | 4,420 | 4,308 | 3,962 | 3,744 | 3,178 | 2,585 |
| 16,656 | 16,225 | 14,351 | 12,709 | 11,670 | 11,330 | 11,719 | 11,568 |



| | | | | | | | | | | | | | |
|------|---------|-----------|-----------|--------|---------|---------|---------|-----------|---------|---------|--------|--------|--------|
| 1968 | 328,137 | 387,628 | 359,610 | 28,018 | 8,184 | 200 | 18,247 | 24,614 | 392,820 | 508,391 | 11,536 | 7.2% | 6.3% |
| 1967 | 295,553 | 345,611 | 329,731 | 15,880 | 3,547 | 200 | 13,857 | 16,630 | 302,820 | 387,451 | 16,560 | 4.6% | 5.2% |
| 1966 | 243,877 | 289,943 | 275,990 | 13,953 | 2,910 | 200 | 11,580 | 13,283 | 235,820 | 306,468 | 27,616 | 4.8% | 5.4% |
| 1965 | 209,926 | 250,126 | 237,401 | 12,725 | 3,990 | 200 | 11,298 | 10,573 | 235,820 | 237,928 | 51,139 | 5.1% | 6.1% |
| 1964 | 177,092 | 213,910 | 203,527 | 10,383 | 1,406 | 150 | 11,491 | 6,783 | 235,820 | 275,361 | 31,272 | 4.9% | 5.2% |
| 1963 | 167,653 | 199,390 | 188,121 | 11,269 | 528 | — | 11,619 | 5,528 | 237,471 | 269,342 | 27,079 | 5.7% | 4.8% |
| 1962 | 158,792 | 183,473 | 176,078 | 7,395 | (3,541) | — | 11,519 | 5,000 | 237,471 | 274,311 | 22,620 | 4.0% | 3.1% |
| 1961 | 143,301 | 165,436 | 163,292 | 2,144 | (6,450) | — | 10,511 | 5,000 | 227,671 | 276,728 | 11,428 | 1.3% | 1.5% |
| | 3,712 | 2,464,666 | 3,848,899 | 64% | 5.81% | 20,990 | 278,455 | 521,625 | 53% | 59.41% | 60.85% | 58.64% | 59.41% |
| | 6,469 | 5,616,011 | 9,716,545 | 58% | 5.84% | 122,916 | 732,456 | 1,503,770 | 49% | 52.92% | 52.92% | 49.10% | 52.92% |
| | 6,393 | 5,221,358 | 8,054,458 | 65% | 5.66% | 85,653 | 649,870 | 1,227,164 | 53% | 53.18% | 53.18% | 49.10% | 53.18% |
| | 5,294 | 4,193,212 | 6,387,251 | 66% | 5.82% | 74,588 | 534,522 | 1,009,394 | 53% | 54.24% | 54.24% | 49.10% | 54.24% |
| | 4,753 | 3,542,867 | 5,458,263 | 65% | 5.93% | 56,100 | 444,139 | 868,104 | 51% | 56.32% | 56.32% | 49.10% | 56.32% |
| | 4,189 | 2,923,842 | 4,642,431 | 63% | 6.06% | 41,197 | 368,305 | 714,866 | 52% | 58.08% | 58.08% | 49.10% | 58.08% |
| | 3,967 | 2,701,899 | 4,586,419 | 59% | 6.21% | 32,020 | 331,114 | 668,394 | 50% | 60.22% | 60.22% | 49.10% | 60.22% |
| | 3,865 | 2,629,285 | 4,379,236 | 60% | 6.04% | 26,305 | 301,506 | 593,411 | 51% | 60.85% | 60.85% | 49.10% | 60.85% |
| | 3,712 | 2,464,666 | 3,848,899 | 64% | 5.81% | 20,990 | 278,455 | 521,625 | 53% | 59.41% | 59.41% | 49.10% | 59.41% |
| | 6,469 | 5,616,011 | 9,716,545 | 58% | 5.84% | 122,916 | 732,456 | 1,503,770 | 49% | 52.92% | 52.92% | 49.10% | 52.92% |
| | 6,393 | 5,221,358 | 8,054,458 | 65% | 5.66% | 85,653 | 649,870 | 1,227,164 | 53% | 53.18% | 53.18% | 49.10% | 53.18% |
| | 5,294 | 4,193,212 | 6,387,251 | 66% | 5.82% | 74,588 | 534,522 | 1,009,394 | 53% | 54.24% | 54.24% | 49.10% | 54.24% |
| | 4,753 | 3,542,867 | 5,458,263 | 65% | 5.93% | 56,100 | 444,139 | 868,104 | 51% | 56.32% | 56.32% | 49.10% | 56.32% |
| | 4,189 | 2,923,842 | 4,642,431 | 63% | 6.06% | 41,197 | 368,305 | 714,866 | 52% | 58.08% | 58.08% | 49.10% | 58.08% |
| | 3,967 | 2,701,899 | 4,586,419 | 59% | 6.21% | 32,020 | 331,114 | 668,394 | 50% | 60.22% | 60.22% | 49.10% | 60.22% |
| | 3,865 | 2,629,285 | 4,379,236 | 60% | 6.04% | 26,305 | 301,506 | 593,411 | 51% | 60.85% | 60.85% | 49.10% | 60.85% |
| | 3,712 | 2,464,666 | 3,848,899 | 64% | 5.81% | 20,990 | 278,455 | 521,625 | 53% | 59.41% | 59.41% | 49.10% | 59.41% |
| | 6,469 | 5,616,011 | 9,716,545 | 58% | 5.84% | 122,916 | 732,456 | 1,503,770 | 49% | 52.92% | 52.92% | 49.10% | 52.92% |
| | 6,393 | 5,221,358 | 8,054,458 | 65% | 5.66% | 85,653 | 649,870 | 1,227,164 | 53% | 53.18% | 53.18% | 49.10% | 53.18% |
| | 5,294 | 4,193,212 | 6,387,251 | 66% | 5.82% | 74,588 | 534,522 | 1,009,394 | 53% | 54.24% | 54.24% | 49.10% | 54.24% |
| | 4,753 | 3,542,867 | 5,458,263 | 65% | 5.93% | 56,100 | 444,139 | 868,104 | 51% | 56.32% | 56.32% | 49.10% | 56.32% |
| | 4,189 | 2,923,842 | 4,642,431 | 63% | 6.06% | 41,197 | 368,305 | 714,866 | 52% | 58.08% | 58.08% | 49.10% | 58.08% |
| | 3,967 | 2,701,899 | 4,586,419 | 59% | 6.21% | 32,020 | 331,114 | 668,394 | 50% | 60.22% | 60.22% | 49.10% | 60.22% |
| | 3,865 | 2,629,285 | 4,379,236 | 60% | 6.04% | 26,305 | 301,506 | 593,411 | 51% | 60.85% | 60.85% | 49.10% | 60.85% |
| | 3,712 | 2,464,666 | 3,848,899 | 64% | 5.81% | 20,990 | 278,455 | 521,625 | 53% | 59.41% | 59.41% | 49.10% | 59.41% |
| | 6,469 | 5,616,011 | 9,716,545 | 58% | 5.84% | 122,916 | 732,456 | 1,503,770 | 49% | 52.92% | 52.92% | 49.10% | 52.92% |
| | 6,393 | 5,221,358 | 8,054,458 | 65% | 5.66% | 85,653 | 649,870 | 1,227,164 | 53% | 53.18% | 53.18% | 49.10% | 53.18% |
| | 5,294 | 4,193,212 | 6,387,251 | 66% | 5.82% | 74,588 | 534,522 | 1,009,394 | 53% | 54.24% | 54.24% | 49.10% | 54.24% |
| | 4,753 | 3,542,867 | 5,458,263 | 65% | 5.93% | 56,100 | 444,139 | 868,104 | 51% | 56.32% | 56.32% | 49.10% | 56.32% |
| | 4,189 | 2,923,842 | 4,642,431 | 63% | 6.06% | 41,197 | 368,305 | 714,866 | 52% | 58.08% | 58.08% | 49.10% | 58.08% |
| | 3,967 | 2,701,899 | 4,586,419 | 59% | 6.21% | 32,020 | 331,114 | 668,394 | 50% | 60.22% | 60.22% | 49.10% | 60.22% |
| | 3,865 | 2,629,285 | 4,379,236 | 60% | 6.04% | 26,305 | 301,506 | 593,411 | 51% | 60.85% | 60.85% | 49.10% | 60.85% |
| | 3,712 | 2,464,666 | 3,848,899 | 64% | 5.81% | 20,990 | 278,455 | 521,625 | 53% | 59.41% | 59.41% | 49.10% | 59.41% |
| | 6,469 | 5,616,011 | 9,716,545 | 58% | 5.84% | 122,916 | 732,456 | 1,503,770 | 49% | 52.92% | 52.92% | 49.10% | 52.92% |
| | 6,393 | 5,221,358 | 8,054,458 | 65% | 5.66% | 85,653 | 649,870 | 1,227,164 | 53% | 53.18% | 53.18% | 49.10% | 53.18% |
| | 5,294 | 4,193,212 | 6,387,251 | 66% | 5.82% | 74,588 | 534,522 | 1,009,394 | 53% | 54.24% | 54.24% | 49.10% | 54.24% |
| | 4,753 | 3,542,867 | 5,458,263 | 65% | 5.93% | 56,100 | 444,139 | 868,104 | 51% | 56.32% | 56.32% | 49.10% | 56.32% |
| | 4,189 | 2,923,842 | 4,642,431 | 63% | 6.06% | 41,197 | 368,305 | 714,866 | 52% | 58.08% | 58.08% | 49.10% | 58.08% |
| | 3,967 | 2,701,899 | 4,586,419 | 59% | 6.21% | 32,020 | 331,114 | 668,394 | 50% | 60.22% | 60.22% | 49.10% | 60.22% |
| | 3,865 | 2,629,285 | 4,379,236 | 60% | 6.04% | 26,305 | 301,506 | 593,411 | 51% | 60.85% | 60.85% | 49.10% | 60.85% |
| | 3,712 | 2,464,666 | 3,848,899 | 64% | 5.81% | 20,990 | 278,455 | 521,625 | 53% | 59.41% | 59.41% | 49.10% | 59.41% |
| | 6,469 | 5,616,011 | 9,716,545 | 58% | 5.84% | 122,916 | 732,456 | 1,503,770 | 49% | 52.92% | 52.92% | 49.10% | 52.92% |
| | 6,393 | 5,221,358 | 8,054,458 | 65% | 5.66% | 85,653 | 649,870 | 1,227,164 | 53% | 53.18% | 53.18% | 49.10% | 53.18% |
| | 5,294 | 4,193,212 | 6,387,251 | 66% | 5.82% | 74,588 | 534,522 | 1,009,394 | 53% | 54.24% | 54.24% | 49.10% | 54.24% |
| | 4,753 | 3,542,867 | 5,458,263 | 65% | 5.93% | 56,100 | 444,139 | 868,104 | 51% | 56.32% | 56.32% | 49.10% | 56.32% |
| | 4,189 | 2,923,842 | 4,642,431 | 63% | 6.06% | 41,197 | 368,305 | 714,866 | 52% | 58.08% | 58.08% | 49.10% | 58.08% |
| | 3,967 | 2,701,899 | 4,586,419 | 59% | 6.21% | 32,020 | 331,114 | 668,394 | 50% | 60.22% | 60.22% | 49.10% | 60.22% |
| | 3,865 | 2,629,285 | 4,379,236 | 60% | 6.04% | 26,305 | 301,506 | 593,411 | 51% | 60.85% | 60.85% | 49.10% | 60.85% |
| | 3,712 | 2,464,666 | 3,848,899 | 64% | 5.81% | 20,990 | 278,455 | 521,625 | 53% | 59.41% | 59.41% | 49.10% | 59.41% |
| | 6,469 | 5,616,011 | 9,716,545 | 58% | 5.84% | 122,916 | 732,456 | 1,503,770 | 49% | 52.92% | 52.92% | 49.10% | 52.92% |
| | 6,393 | 5,221,358 | 8,054,458 | 65% | 5.66% | 85,653 | 649,870 | 1,227,164 | 53% | 53.18% | 53.18% | 49.10% | 53.18% |
| | 5,294 | 4,193,212 | 6,387,251 | 66% | 5.82% | 74,588 | 534,522 | 1,009,394 | 53% | 54.24% | 54.24% | 49.10% | 54.24% |
| | 4,753 | 3,542,867 | 5,458,263 | 65% | 5.93% | 56,100 | 444,139 | 868,104 | 51% | 56.32% | 56.32% | 49.10% | 56.32% |
| | 4,189 | 2,923,842 | 4,642,431 | 63% | 6.06% | 41,197 | 368,305 | 714,866 | 52% | 58.08% | 58.08% | 49.10% | 58.08% |
| | 3,967 | 2,701,899 | 4,586,419 | 59% | 6.21% | 32,020 | 331,114 | 668,394 | 50% | 60.22% | 60.22% | 49.10% | 60.22% |
| | 3,865 | 2,629,285 | 4,379,236 | 60% | 6.04% | 26,305 | 301,506 | 593,411 | 51% | 60.85% | 60.85% | 49.10% | 60.85% |
| | 3,712 | 2,464,666 | 3,848,899 | 64% | 5.81% | 20,990 | 278,455 | 521,625 | 53% | 59.41% | 59.41% | 49.10% | 59.41% |
| | 6,469 | 5,616,011 | 9,716,545 | 58% | 5.84% | 122,916 | 732,456 | 1,503,770 | 49% | 52.92% | 52.92% | 49.10% | 52.92% |
| | 6,393 | 5,221,358 | 8,054,458 | 65% | 5.66% | 85,653 | 649,870 | 1,227,164 | 53% | 53.18% | 53.18% | 49.10% | 53.18% |
| | 5,294 | 4,193,212 | 6,387,251 | 66% | 5.82% | 74,588 | 534,522 | 1,009,394 | 53% | 54.24% | 54.24% | 49.10% | 54.24% |
| | 4,753 | 3,542,867 | 5,458,263 | 65% | 5.93% | 56,100 | 444,139 | 868,104 | 51% | 56.32% | 56.32% | 49.10% | 56.32% |
| | 4,189 | 2,923,842 | 4,642,431 | 63% | 6.06% | 41,197 | 368,305 | 714,866 | 52% | 58.08% | 58.08% | 49.10% | 58.08% |
| | 3,967 | 2,701,899 | 4,586,419 | 59% | 6.21% | 32,020 | 331,114 | 668,394 | 50% | 60.22% | 60.22% | 49.10% | 60.22% |
| | 3,865 | 2,629,285 | 4,379,236 | 60% | 6.04% | 26,305 | 301,506 | 593,411 | 51% | 60.85% | 60.85% | 49.10% | 60.85% |
| | 3,712 | 2,464,666 | 3,848,899 | 64% | 5.81% | 20,990 | 278,455 | 521,625 | 53% | 59.41% | 59.41% | 49.10% | 59.41% |
| | 6,469 | 5,616,011 | 9,716,545 | 58% | 5.84% | 122,916 | 732,456 | 1,503,770 | 49% | 52.92% | 52.92% | 49.10% | 52.92% |
| | 6,393 | 5,221,358 | 8,054,458 | 65% | 5.66% | 85,653 | 649,870 | 1,227,164 | 53% | 53.18% | 53.18% | 49.10% | 53.18% |
| | 5,294 | 4,193,212 | 6,387,251 | 66% | 5.82% | 74,588 | 534,522 | 1,009,394 | 53% | 54.24% | 54.24% | 49.10% | 54.24% |
| | 4,753 | 3,542,867 | 5,458,263 | 65% | 5.93% | 56,100 | 444,139 | 868,104 | 51% | 56.32% | 56.32% | 49.10% | 56.32% |
| | 4,189 | 2,923,842 | 4,642,431 | 63% | 6.06% | 41,197 | 368,305 | 714,866 | 52% | 58.08% | 58.08% | 49.10% | 58.08% |
| | 3,967 | 2,701,899 | 4,586,419 | 59% | 6.21% | 32,020 | 331,114 | 668,394 | 50% | 60.22% | 60.22% | 49.10% | 60.22% |
| | 3,865 | 2,629,285 | 4,379,236 | 60% | 6.04% | 26,305 | 301,506 | 593,411 | 51% | 60.85% | 60.85% | 49.10% | 60.85% |
| | 3,712 | 2,464,666 | 3,848,899 | 64% | 5.81% | 20,990 | 278,455 | 521,625 | 53% | 59.41% | 59.41% | 49.10% | 59.41% |
| | 6,469 | 5,616,011 | 9,716,545 | 58% | 5.84% | 122,916 | 732,456 | 1,503,770 | 49% | 52.92% | 52.92% | 49.10% | 52.92% |
| | 6,393 | 5,221,358 | 8,054,458 | 65% | 5.66% | 85,653 | 649,870 | 1,227,164 | 53% | 53.18% | 53.18% | 49.10% | 53.18% |
| | 5,294 | 4,193,212 | 6,387,251 | 66% | 5.82% | 74,588 | 534,522 | 1,009 | | | | | |

Principales statistiques des dix dernières années

| Financières (en milliers de \$) | 1970 | 1969 |
|---|------------|------------|
| Revenus — Passagers* | 387,486 | 332,727 |
| Revenus d'exploitation | 478,259 | 404,652 |
| Dépenses d'exploitation | 457,396 | 386,188 |
| Bénéfice d'exploitation | 20,863 | 18,464 |
| (Perte) bénéfice net(te) | (1,072) | 1,548 |
| Dividende | 200 | 200 |
| Intérêt | 31,920 | 25,246 |
| Avoir des actionnaires | 37,689 | 32,725 |
| Billets et obligations non garanties | 547,602 | 467,602 |
| Total de l'actif | 707,900 | 594,912 |
| Fonds de roulement | (852) | 10,503 |
| Rapport d'exploitation | 4.4% | 4.6% |
| Rapport de rentabilité | 4.5% | 4.8% |
| Autres | | |
| Nombre de passagers payants (en milliers) | 7,464 | 6,563 |
| Sièges-milles occupés* (en milliers) | 6,681,710 | 5,740,299 |
| Sièges-milles disponibles* (en milliers) | 11,652,309 | 10,058,407 |
| Coefficient d'utilisation en passagers* | 57% | 57% |
| Rendement par siège-mille occupé* | 5.80¢ | 5.80¢ |
| Tonnes-milles de fret* (en milliers) | 184,782 | 148,201 |
| Tonnes-milles transportées (en milliers) | 946,241 | 788,528 |
| Tonnes-milles disponibles (en milliers) | 2,053,855 | 1,663,262 |
| Coefficient général d'utilisation | 46% | 47% |
| Rendement par tonne-mille transportée | 50.54¢ | 51.32¢ |
| Dépenses d'exploitation par tonne-mille transportée | 48.34¢ | 48.98¢ |
| Bénéfice d'exploitation par tonne-mille transportée | 2.20¢ | 2.34¢ |
| Dépenses d'exploitation par tonne-mille disponible | 22.27¢ | 23.22¢ |
| Moyenne de l'étape (en milles) | 543 | 514 |
| Capacité moyenne (en tonnes) | 19.09 | 17.16 |
| Utilisation moyenne par jour | 7.29 | 8.00 |
| (heures de vol)** | 116,116 | 96,026 |
| Tonnes-milles disponibles par employé | 6,826 | 5,912 |
| Nombre d'employés en fin d'année | 17,447 | 17,138 |

*Services réguliers seulement
**De la mise en marche à l'arrêt
des moteurs

Notes aux états financiers

1. Impôts sur le revenu reportés

La Société a redressé ses comptes de façon à faire état de l'effet sur les impôts reportés de certaines sommes imputées au revenu avant l'adoption de la méthode de report d'impôt et déductibles du revenu imposable dans des périodes subséquentes. Les impôts reportés applicables à l'actif et au passif à court et à long terme ont été répartis en conséquence.

Ces changements n'influencent pas la perte nette de la Société. Cependant, ils se traduisent par une augmentation de \$6,236,000 des bénéfices non répartis, une augmentation de \$3,309,000 du passif non exigible pour les impôts sur le revenu reportés et une augmentation correspondante de \$9,545,000 des impôts sur le revenu reportés compris dans les disponibilités.

2. Pièces de rechange, matériaux et fournitures (en milliers de \$)

| | 1970 | 1969 |
|------------------------------------|--------|--------|
| Pièces de rechange — au coût | 38,498 | 34,955 |
| Désuétude accumulée | 19,505 | 17,809 |
| Matériaux et fournitures — au coût | 4,144 | 4,959 |
| | 18,993 | 17,146 |
| | 23,137 | 22,105 |

La Société pourvoit à la désuétude des pièces de rechange pour avions figurant aux disponibilités, déduction faite de leur valeur résiduelle prévue, par des sommes imputées aux dépenses d'exploitation pendant la durée utile des appareils en cause.

La Société a adopté la méthode de l'amortissement linéaire pour ramener les immobilisations à leur valeur réalisable prévue sur une période correspondant à la durée utile, laquelle est susceptible de révisions périodiques. Il n'y a pas eu de redressement en 1970 ni en 1969.

| Principal d'intérêt (en milliers de \$) | Taux (%) | Échéance | Billets à demande | | Billets renou-velables | semestriellement | Billets à long terme | et obligations non garanties | Billets et obligations non garanties |
|---|----------|----------|-------------------|---------|------------------------|------------------|----------------------|------------------------------|--------------------------------------|
| | | | 3.5 | 4.6-6.1 | 5.5 | 5.1 | 1972 | 1973 | 1974 |
| 27,000 | | | | | | | | | |
| 143,371 | | | | | | | | | |
| 33,342 | | | | | | | | | |
| 29,340 | | | | | | | | | |
| 22,680 | | | | | | | | | |
| 4,020 | | | | | | | | | |
| 67,000 | | | | | | | | | |
| 90,000 | | | | | | | | | |
| 46,283 | | | | | | | | | |
| 17,497 | | | | | | | | | |
| 67,069 | | | | | | | | | |
| 547,602 | | | | | | | | | |

4. Billets et obligations non garanties

Les billets et obligations non garanties sont habituellement renouvelés à échéance.

| | 1970 | 1969 |
|---|------|------|
| Les engagements relatifs à l'acquisition de 16 avions à réaction et de moteurs de rechange appropriés s'élevaient au 31 décembre 1970, déduction faite des acomptes, à environ \$217,650,000. Sont comprises dans cette somme des ententes au montant de \$30,500,000 pour le financement de 38 moteurs destinés aux Lockheed L-1011. | | |
| Voici le tableau de livraison des appareils : | | |
| Boeing 747 | 3 | 1 |
| Douglas DC-9-32 | 3 | 1 |
| Lockheed L-1011 | 6 | 1 |

Le 4 février 1971, un administrateur séquestre a été chargé des affaires de Rolls Royce Limited, fabricants des moteurs du L-1011. Il est impossible actuellement d'évaluer l'effet de cette situation sur la construction et la livraison des appareils.

| | | |
|---|---------|---------|
| Les engagements relatifs aux installations et à l'équipement au sol sont de \$42,535,000. | 1970 | 1969 |
| Les loyers annuels dus en vertu de baux à long terme s'établissent à environ \$7,757,000 au 31 décembre 1970. | 478,321 | 579,685 |

7. Régimes de retraite

Le passif éventuel ayant trait à des billets émis en vertu de la formule "Partez main-tenant — payez plus tard" et escomptés à des banques s'élevait à \$3,176,000 au 31 décembre 1970.

Le passif non pourvu des régimes de retraite pour les employés était d'environ \$9,454,000 au 31 décembre 1970. Il sera amorti par la Société sur des périodes s'étendant jusqu'à soixante ans.

État de la provenance et de l'emploi des fonds

(en milliers de dollars)

| Provenance des fonds | | Exercice terminé le 31 décembre |
|---|-------------------------------|---------------------------------|
| | (Perte) bénéfice net(te) | \$ 1,548 |
| | Ajouter : amortissement | 41,205 |
| | impôts sur le revenu reportés | (1,072) |
| | | 44,298 |
| Emprunts | | 80,000 |
| Vente d'immeubles et de matériel — net | | 12,283 |
| Diminution des billets à recevoir à long terme | | 5,900 |
| Placements du fonds d'assurance virés aux disponibilités | | — |
| Impôt fédéral remboursable | | — |
| Portion exigible des impôts sur le revenu reportés (note 1) | | 10,519 |
| | | 152,674 |
| | | 143,991 |
| Emploi des fonds | | |
| Achat d'immeubles et de matériel y compris les comptes | | 131,178 |
| Frais reportés | | 4,360 |
| Placement dans une compagnie affiliée | | — |
| Dividende | | 200 |
| | | 145,024 |
| Diminution du fonds de roulement | | \$ 11,355 |
| | | \$ 1,033 |

Rapport des vérificateurs

À l'honorable
Ministre des Transports,
Ottawa.

Nous avons examiné le bilan d'Air Canada au 31 décembre 1970, ainsi que l'état du revenu et des bénéfices non répartis et l'état de la provenance et de l'emploi des fonds pour l'exercice clos à cette date. Notre examen a compris une revue générale des méthodes comptables et les sondages des livres et des pièces justificatives que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances. À notre avis, autant que nous avons pu en juger et d'après les explications qui nous ont été fournies et les écritures aux livres de la Société, ces états financiers ont été dressés de manière à présenter fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1970 ainsi que les résultats de ses opérations et les mouvements de sa trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes

Comptables agréés

le 24 février 1971.

Yvonne Roy

comptables généralement admis, appliqués suivant les mêmes modalités qu'au cours de l'exercice précédent, sauf en ce qui a trait au changement indiqué à la note 1, avec lequel nous sommes d'accord. Nous déclarons en outre qu'à notre avis, la Société a tenu les livres de comptabilité requis et n'a pas outrepassé ses pouvoirs en effectuant les transactions dont nous avons eu connaissance.

| | | |
|--|------------------|------------------|
| Passif | 1970 | 1969 |
| Exigibilités | | |
| Comptes à payer et passif couru | \$ 62,630 | \$ 43,983 |
| Traitements et salaires | 17,665 | 14,922 |
| Revenu de transport perçu d'avance | 14,439 | 11,745 |
| Intérêt et dividende à payer | 6,851 | 6,109 |
| Dépôts sur transport aérien | 1,928 | 1,941 |
| | <u>103,513</u> | <u>78,700</u> |
| Billets et obligations non garanties (note 4) | 547,602 | 467,602 |
| Impôts sur le revenu reportés (note 1) | 19,096 | 15,885 |
| Avoir des actionnaires | | |
| Capital-actions | | |
| Autorisé : 250,000 actions d'une valeur au pair de \$100 chacune | | |
| Emis et entièrement payé : 50,000 actions | 5,000 | 5,000 |
| Bénéfices non répartis | <u>32,689</u> | <u>27,725</u> |
| | <u>37,689</u> | <u>32,725</u> |
| | \$707,900 | \$594,912 |

Bilan au 31 décembre

(en milliers de dollars)

| Actif | 1970 | 1969 |
|---|------------------|------------------|
| Disponibilités | | |
| Encaisse | \$ 2,145 | \$ 8,301 |
| Placements temporaires au prix courant du marché | 5,102 | 4,471 |
| Billets et comptes à recevoir | 59,815 | 52,698 |
| Pièces de rechange, matériaux et fournitures — net (note 2) | 23,137 | 22,105 |
| Frais payés d'avance | 1,943 | 1,628 |
| Impôts sur le revenu reportés (note 1) | 10,519 | — |
| | <u>102,661</u> | <u>89,203</u> |
| Billets à recevoir | — | 5,900 |
| Placement dans une compagnie affiliée — au prix coûtant | 8,408 | 8,408 |
| Immeubles et matériel — net (note 3) | 579,685 | 478,321 |
| Frais reportés | 17,146 | 13,080 |
| | <u>\$707,900</u> | <u>\$594,912</u> |

État du revenu et des bénéfices non répartis
(en milliers de dollars)

| | |
|---|-----------|
| 1970 | 1969 |
| Revenus d'exploitation | |
| Passagers | \$387,486 |
| Fret et colis express | 52,506 |
| Courrier | 16,229 |
| Affrètements | 15,686 |
| Services accessoires — net | 6,352 |
| | 7,178 |
| | 404,652 |
| Dépenses d'exploitation | |
| Frais de vol | 101,763 |
| Entretien | 82,813 |
| Service — passagers | 50,665 |
| Service — appareils et trafic | 75,763 |
| Ventes et promotion | 75,384 |
| Frais généraux et d'administration | 23,781 |
| Amortissement et désuétude | 47,227 |
| | 42,433 |
| | 386,188 |
| Bénéfice d'exploitation | 20,863 |
| | 18,464 |
| Dépenses hors exploitation | |
| Intérêt sur la dette | 31,920 |
| Intérêt capitalisé | (5,728) |
| Bénéfice sur disposition d'immeubles et de matériel | (122) |
| Bénéfice hors exploitation — net | (3,063) |
| | (3,009) |
| | 23,007 |
| | 15,371 |
| Impôts sur le revenu reportés | |
| (Perte) bénéfice net(te) | (1,072) |
| | 1,548 |
| Bénéfices non répartis | |
| Solde au début de l'exercice | 27,725 |
| Redressement des impôts sur le revenu reportés (note 1) | 6,236 |
| Virements de la réserve pour assurances | — |
| Dividende | (200) |
| | 6,463 |
| | 300 |
| | 19,614 |
| | 27,725 |
| | \$ 27,725 |

L'arc de triomphe du Carrousel, dans les Jardins du Louvre, à Paris.





en vol et au sol, tout en étudiant la possibilité d'établir de nouvelles lignes et escales. Le tout, naturellement, en fonction des ressources à sa disposition et des possibilités à long terme de ses marchés intérieurs et étrangers.

Les clients d'Air Canada bénéficieront d'une amélioration sensible, en matière de matériel volant, au printemps de 1971, lorsque la Société affectera trois avions géants Boeing 747 aux liaisons Vancouver-Toronto, Toronto-Montréal-Paris-Francfort et Toronto-Londres. Air Canada sera le premier transporteur à offrir aux Canadiens le service transcontinental à bord de ces appareils spacieux et confortables.

La préoccupation principale d'Air Canada est de conserver son titre de chef de file dans l'industrie du transport aérien en servant au mieux sa clientèle et la population du Canada. En conséquence, elle devra dans l'avenir concentrer ses efforts sur certaines priorités. La plus importante sera d'accroître l'efficacité de sa structure administrative. Mais la pierre de touche véritable de sa réussite durant la présente décennie résidera dans son attitude à l'endroit des millions de passagers qui empruntent ses services et des milliers d'employés qui les assurent.

Pour le Conseil d'administration,
le président du Conseil,

Yves Pratte

Le 23 février 1971

Pour Air Canada, l'année a été assombrie par la tragédie du 5 juillet, alors que 109 passagers et membres d'équipage ont perdu la vie dans l'écrasement d'un DC-8-63 à Toronto.



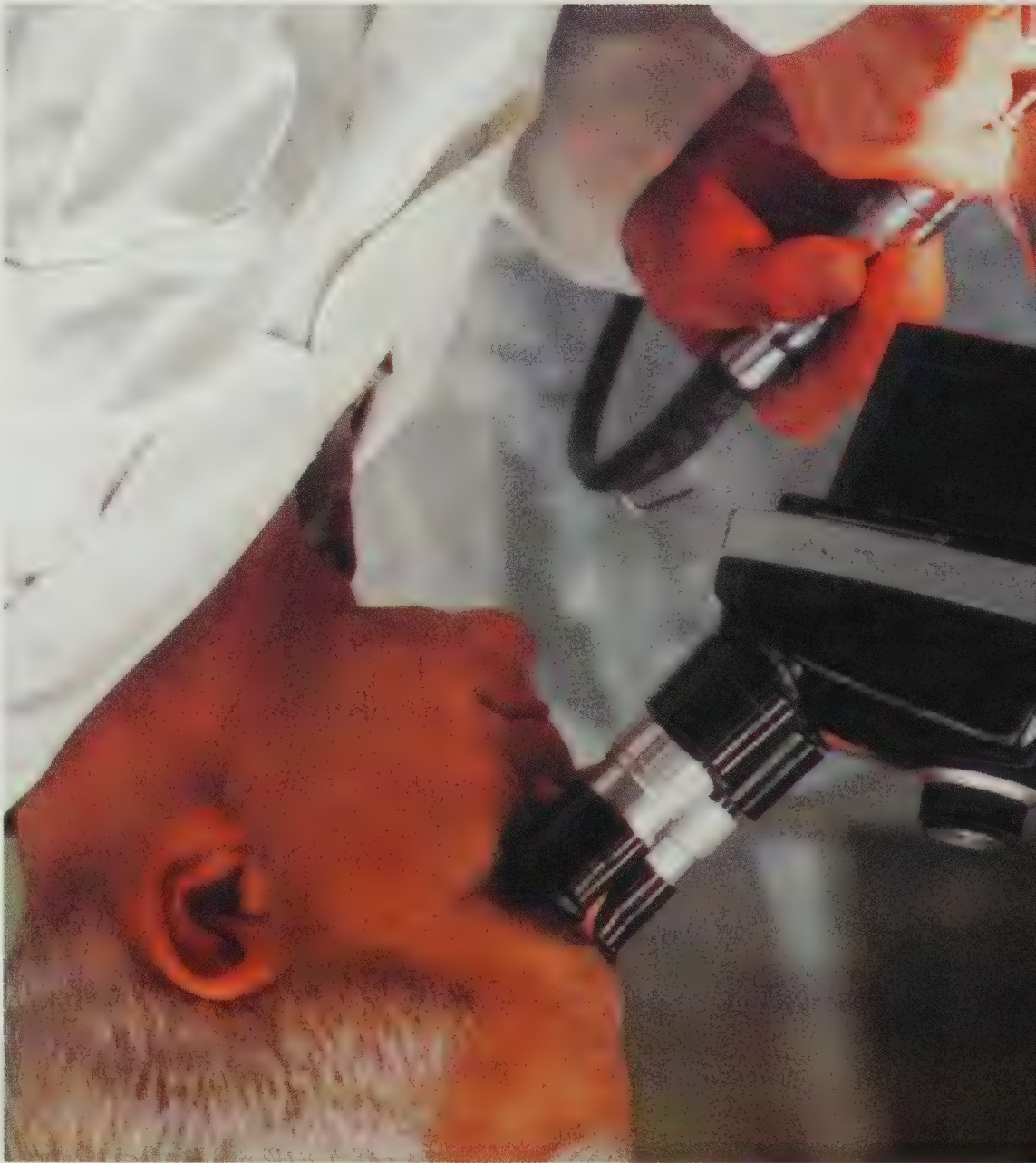
Pour les équipages d'Air Canada, l'excellence dans les airs commence au sol. *Ci-dessus*, un officier note les résultats d'une séance d'entraînement sur simulateur DC-8 à la base d'Air Canada à Dorval.





Les principaux problèmes auxquels devra se mesurer la Société au cours de la présente décennie sont les suivants :
 effet des phénomènes inflationnistes sur les bénéfices, défaut de correctifs techniques d'abaissement des frais dans un proche avenir, manque de réalisme des tarifs intérieurs et internationaux, et concurrence toujours plus vive dans tous les marchés.
 Tout comme les autres transporteurs, Air Canada doit prendre des mesures énergiques pour faire face à ces difficultés économiques et réaliser une rentabilité satisfaisante.
 Le premier élément de solution réside dans une planification suffisante. L'interdépendance des services d'une ligne aérienne exige que la Société soit dirigée comme un tout homogène et qu'elle s'emploie, à l'échelle du réseau, à améliorer le rendement des ventes, la productivité et le rapport de rentabilité.
 La Société a fait un premier pas dans cette voie en 1970, en entreprenant une importante réorganisation administrative, un des moyens qui lui permettront de mieux employer ses ressources au cours des années difficiles qui s'annoncent.
 La restructuration comprenait la création d'un Service Clientèle unifié, responsable de la direction et de la coordination de tous les aspects du service à la clientèle, qu'il s'agisse du transport des passagers ou des marchandises. À ce service sont rattachées six nouvelles divisions géographiques réunissant les fonctions, auparavant distinctes, de ventes et d'exploitation à travers le réseau.
 Chaque division est confiée à un vice-président, qui a l'entière responsabilité de tous les aspects du service à la clientèle dans son territoire.
 On a également mis sur pied un Service Marketing comme tel, et d'autres secteurs administratifs ont été renforcés par la nomination de vice-présidents chargés de divers services : Pouvoirs publics et Industrie du Transport aérien, Planification opérationnelle, Opérations Vol, Entretien, Contrôle de l'Exploitation générale, Informatique, Achats et Installations.
 Comme tout le reste repose sur les ressources humaines, la nouvelle structure a été conçue de façon à favoriser un style professionnel de gestion, un climat de travail stimulant, une excellente formation et une haute motivation chez tout le personnel.
 Une bonne planification ne pourra qu'améliorer le "produit" d'Air Canada. Appuyant ses innovations sur une connaissance plus précise des exigences des marchés, la Société réalisera une qualité encore supérieure de service par l'amélioration des horaires, ainsi que des services





Personnel

La Société a agrandi les ateliers d'entretien et les locaux administratifs de sa base de Dorval. En mai, on a commencé la construction d'un nouveau banc d'essai des moteurs, première étape de vastes installations d'une conception très moderne, destinées d'abord aux réacteurs des avions géants et qui seront les seules du genre au Canada. Le hangar double, construit au coût de \$15 millions pour les Boeing 747 et les Lockheed L-1011 TriStar, était presque terminé en fin d'exercice. La construction d'un hangar semblable à Toronto et d'un hangar simple à Vancouver a également progressé. Le coût de cette dernière installation sera de \$7,5 millions.

Au 31 décembre 1970, le personnel d'Air Canada comprenait 17,447 employés, à rapprocher de 17,138 l'année précédente. Une importante convention de travail a été conclue avec l'Association des pilotes des lignes aériennes canadiennes. La Société est heureuse que les parties en soient venues à un accord avant l'expiration de la convention antérieure. Air Canada tient à rendre hommage à ceux de ses cadres qui ont quitté la Société au cours de l'année. Leurs états de service s'étendent sur une période de trente ans et ils ont grandement contribué à la croissance et au succès d'Air Canada. De même la Société remercie les nombreux employés qui ont continué de travailler avec efficacité et dévouement, malgré les difficultés et l'incertitude qui ont caractérisé la plus grande partie de l'exercice.

Perspectives

Depuis la formation d'Air Canada en 1937, il n'est pas d'industrie qui ait connu un essor comparable à celui du transport aérien. Sa croissance coïncidant avec une période de grandes réalisations scientifiques, elle a profité de l'avancement en métallurgie, en électronique, en avionique et dans d'autres domaines techniques pour améliorer sans cesse les cellules, les moteurs, les instruments de navigation, les dispositifs de communication et les installations au sol. Air Canada a été à la pointe de ce progrès. Ses efforts en vue d'assurer à la population du Canada des services aériens efficaces au pays et à l'étranger lui ont valu une réputation d'excellence et de sécurité. Bon nombre d'innovations techniques de la Société ont même été adoptées par l'ensemble de l'industrie du transport aérien et c'est la preuve du haut degré de compétence et des ressources créatrices de son personnel. Aujourd'hui, Air Canada et l'industrie du transport aérien doivent relever des défis d'un caractère et d'une ampleur sans précédent, qui exigent des innovations d'un ordre différent.



À gauche, un mécanicien des services d'entretien soumet des lames de turbine à un procédé spécial qui en renforce la surface. La qualité de l'exploitation d'Air Canada tient dans une large mesure aux progrès incessants de la technologie, de la métallurgie entre autres, qui ont coïncidé avec l'essor extraordinaire du transport aérien. Les procédés d'entretien exigent l'enlèvement, l'inspection et la remise en place ou la réparation de certains éléments après un nombre précis d'heures de vol. Les heures de service des moteurs, instruments, freins, pompes, équipements radio et d'une foule d'autres éléments, parmi les milliers qui entrent dans chacun des 117 appareils de la Société, sont calculées par ordinateur. *Ci-haut*, un mécanicien des services d'entretien, muni d'un microscope binoculaire, nettoie une roue de turbine au moyen d'une meule actionnée à l'air comprimé. *À droite*, le joint d'étanchéité d'un moteur de DC-8 est l'objet d'un examen minutieux.



Un agent-passagers d'Air Canada achève une des 20 millions de réservations permises annuellement par ReserVec II, le nouveau système de réservations de la Société, qui utilise des ordinateurs de la troisième génération. L'installation en a été terminée vers la fin de 1970.



Le nombre plus élevé des affrètements posés aux avions d'Air Canada de se a permis en des endroits hors réseau, comme le Japon, le Mexique, l'Espagne, l'Amérique du Nord et l'Afrique. Des 873 affrètements, chiffre record pour la Société, 427 étaient des vols vers l'étranger. On a affecté trois DC-8 en permanence aux affrètements durant l'été, et un durant l'hiver; d'autres appareils ont aussi été affrétés à l'occasion. En plus d'élargir le marché, les vols affrétés fournissent à la Société des indications sur les possibilités d'établir un service régulier dans une région donnée.

Parmi les faits saillants de l'exercice dans les services-fret, mentionnons l'établissement de vols tout-fret vers Chicago et Detroit/Windsor. Pour répondre aux exigences grandissantes du marché-fret, la Société a utilisé trois cargos-purs, trois DC-8 mixtes et un Vanguard. Elle a assuré huit liaisons tout-fret et sept vols mixtes par semaine à travers le Canada. Pour les expéditions vers l'Europe, l'horaire comprenait six vols tout-fret et 13 mixtes par semaine. Une entente sur l'échange des plates-formes de marchandises a été conclue avec Pakistan International Airlines. Ainsi la Société peut-elle acheter les marchandises de villes canadiennes vers le Proche-Orient et l'Extrême-Orient par des transbordements rapides sur des vols PIA dans certaines escales européennes. Air Canada est maintenant en mesure d'offrir un service-fret plus rapide qu'aucun autre transporteur vers ces parties du monde.

Les services mer-air, consistant à transporter les marchandises par bateau d'Extrême-Orient à Vancouver puis par Air Canada vers l'est, ont de nouveau accusé une augmentation considérable. La Société a également accru sa part du marché des affrètements-marchandises; elle a transporté du bétail en Ouganda, à la Trinité et en Amérique du Sud, du poisson vers l'Europe et du minerai de nickel en Norvège.

Au cours de l'exercice écoulé, Air Canada a célébré le 10^e anniversaire des liaisons par jet au Canada, le 30^e du service vers Moncton et le 20^e du service vers New York. L'année 1970 a également marqué le 10^e anniversaire de l'entente Air Canada-BOAC sur les vols vers le Royaume-Uni.

Flotte et installations

Au début de 1970, Air Canada a pris livraison de sept DC-8-63 et de trois DC-9. En fin d'exercice, la flotte comprenait 117 avions: 38 DC-8, 36 DC-9, 12 Vanguard et 31 Viscount. Les jets représentaient 90% des sièges-milles disponibles, au lieu de 85% en 1969.

Au-dessus de l'Atlantique, durant la période de pointe estivale, la Société le Canada et le Royaume-Uni et 29 avec des villes du continent européen, à rap- 1969. Elle a assuré un vol quotidien vers Zurich, Suisse, au lieu de quatre vols par semaine l'année précédente; chacun de ces vols poussait jusqu'à Vienne, Autriche. Elle s'est largement servi de DC-8 longs pour ses vols vers le sud.

En juin, Air Canada s'est installée dans la nouvelle aérogare qu'elle partage avec BOAC à l'aéroport international Kennedy de New York. Conçu pour pouvoir accueillir le volume grandissant des passagers bien au-delà de 1980, cet édifice, construit au coût de \$52 millions, réunit une foule d'avantages, tel l'engorgement des bagages en bordure du trottoir.

L'installation de ReserVec II, le nouveau système de réservations d'Air Canada, a été terminée en 1970. En fin d'existence, le réseau était partiellement en service et soumis à des essais rigoureux. Utilisant des ordinateurs de la troisième génération, ReserVec II relie les principaux bureaux de la Société au central de Toronto, équipé de deux ordinateurs Univac 1108. Cet équipement accroîtra sensiblement la productivité du service des réservations, et la capacité annuelle pourrait en être portée à 20 millions vers 1978. Il pourrait également servir à l'établissement automatique des billets, aux données sur le trafic pour fins de commercialisation et à l'information instantanée sur une grande variété de sujets.

Comme d'autres transporteurs aériens à travers le monde, Air Canada a pris, au cours de l'année, certaines mesures destinées à accroître la sécurité des passagers. De toutes les lignes canadiennes, la Société a été la première à installer des magnétomètres qui peuvent déceler la présence d'armes.

Poursuivant ses efforts en vue d'élargir le marché du voyage aérien, Air Canada a offert en 1970 un choix encore plus étendu de circuits, de vacances à forfait et d'autres avantages.

Elle a assuré d'autres voyages tout compris vers ses escales et d'autres endroits éloignés hors réseau. Le nombre des vacances mer-air a été augmenté. Air Canada a signé avec Cunard Lines une entente selon laquelle le transporteur maritime accepte la carte de crédit Air Canada/CN, comme le font un nombre accru d'hôtels et de restaurants.

Un nouveau bureau commercial a été ouvert à Osaka, la deuxième ville du Japon en importance. Comme la Société possède déjà un bureau à Tokyo, cette initiative l'aidera encore davantage à tirer pleinement parti des possibilités que présente son entente commerciale générale avec Japan Airlines.





La nouvelle aérogare Air Canada-BOAC à l'aéroport international Kennedy de New York est conçue de façon à pouvoir accueillir le trafic croissant des passagers bien au-delà de 1980.

Services à la clientèle

Le fonds de roulement en fin d'exercice était de \$14 millions inférieur aux prévisions, en raison du retard apporté à adopter la loi qui permettait à la Société de compléter ses mesures de financement. A la fin de l'année, les billets et obligations non garanties s'élevaient à \$547,602,000; le capital-actions et les bénéfices non répartis, à \$37,689,000. Cela représente un rapport dette/avoir de 94/6, alors que ce rapport est de 61/39 en moyenne pour les principaux transporteurs des Etats-Unis. Si l'on compare ces résultats financiers avec ceux des autres compagnies et, en particulier, des autres lignes aériennes, il faut se rappeler que la dette d'Air Canada représente une forte proportion de la capitalisation totale.

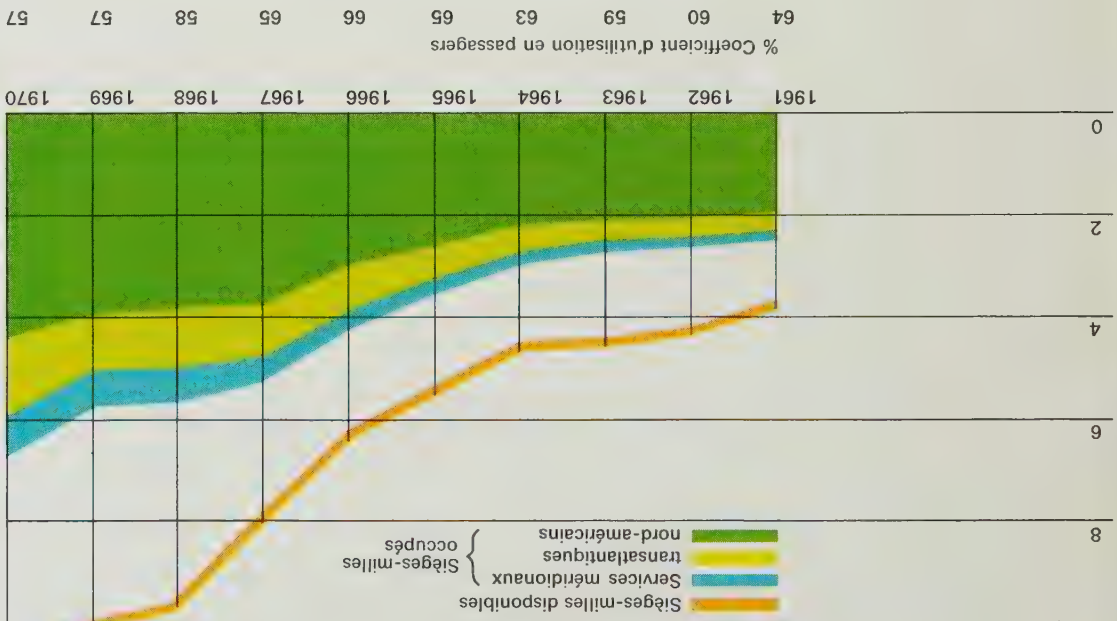
Au cours de l'année écoulée, Air Canada a pris un certain nombre de mesures destinées à améliorer les services à la clientèle en vol et au sol. Le service vers Prague, Tchécoslovaquie, inauguré en avril, a agrandi le réseau des lignes internationales de la Société. Il est exploité en commun avec CSA (Lignes aériennes tchécoslovaques), chaque transporteur offrant un vol par semaine.

Certains changements ont été apportés aux lignes intérieures de la Société. Le service vers Lethbridge, Alberta, est maintenant assuré par Time Airways Limited; le service vers Seattle, Washington, par Pacific Western Airlines Limited. PWA fait toutes les liaisons Edmonton-Calgary, sauf celles qui font partie intégrante du service transatlantique Western Arrow d'Air Canada; l'exploitation de la ligne Vancouver-Victoria est partagée avec ce transporteur. La Société a également remanié ses services en fonction de ceux de TransAir Limited pour les liaisons Winnipeg-Thunder Bay-Toronto et Thunder Bay-Sault Ste-Marie-Toronto, et de ceux de Eastern Provincial Airways Limited dans les provinces atlantiques. De plus, elle collabore avec un certain nombre de transporteurs régionaux pour l'entretien et l'acheminement au sol.

Les services intérieurs et internationaux ont accru le nombre de leurs vols sans escale, relié par un plus grand nombre de villes et atteint une ponctualité qui a représenté de toutes les grandes lignes nord-américaines pour les arrivées de vols réguliers. Au Canada, la Société a inauguré un service-jet sans escale Montréal-Fredricton et Halifax-Boston. Durant l'été, des liaisons sans escale ont été offertes entre Montréal et Vancouver, Toronto et Saskatoon, Montréal et Sydney. On a affecté pour la première fois des DC-9 à la ligne Halifax-Boston-New York.



Sièges-milles disponibles, sièges-milles occupés et coefficient d'utilisation en passagers (services réguliers) 1961-1970



en monnaie de l'un ou l'autre pays, l'achat de billets en dollars US par des Canadiens a sensiblement augmenté au cours des sept derniers mois de l'année et le revenu exprimé en dollars canadiens s'en est trouvé réduit.

Dépenses

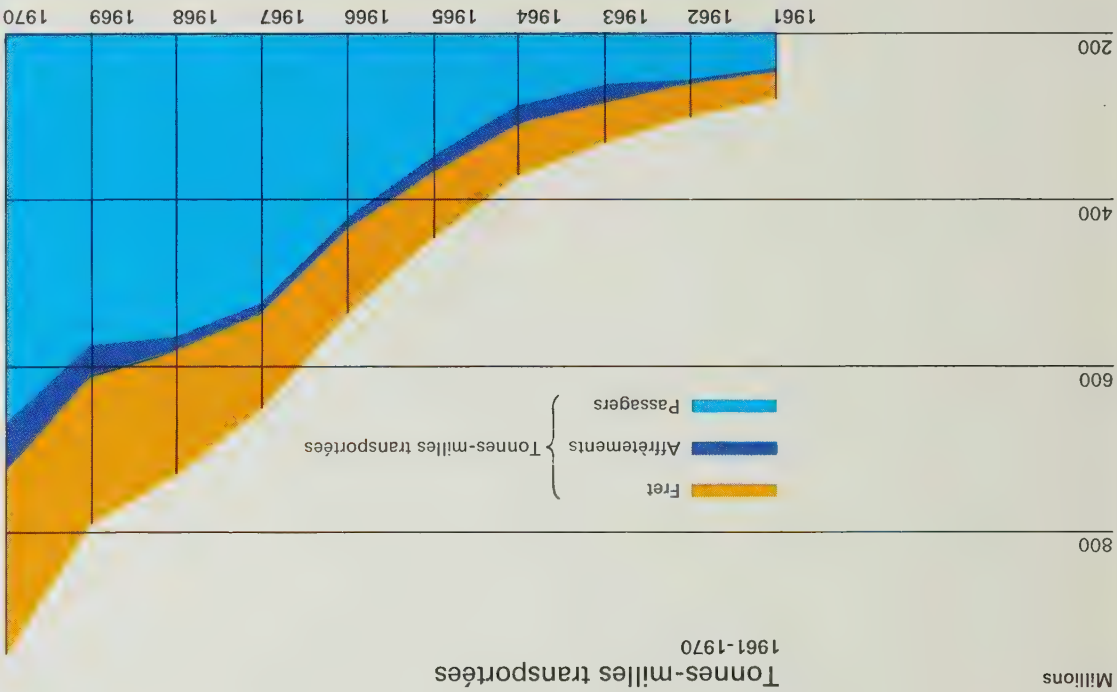
Les dépenses d'exploitation, au montant de \$457,396,000, ont accusé une augmentation de 18% sur 1969.

La capacité en tonnes-milles a augmenté de 23% par suite du mois supplémentaire d'exploitation et de l'accroissement du nombre des DC-9 et des DC-8. Malgré les pressions inflationnistes notées dans tous les postes de dépenses, les frais d'exploitation par tonne-mille disponibles sont tombés de 23,22¢ à 22,27¢. Ce résultat est attribuable à la proportion plus grande des vols assurés par les jets d'un rendement élevé et au contrôle rigoureux des dépenses.

Les salaires, traitements et autres avantages pécuniaires ont constitué 42% du total des dépenses d'exploitation. L'accroissement moyen du personnel a été de 2% seulement. Si cette catégorie de dépenses continue d'augmenter à la cadence des dernières années, de grandes pressions subsisteront et il deviendra de plus en plus impérieux de contrôler le nombre des employés et la productivité, fonction essentielle de la direction.

Les frais plus élevés de la main-d'œuvre et des matériaux, joints à l'accroissement de la flotte, ont porté les dépenses d'entretien au-delà du chiffre de l'an dernier.

Les frais d'amortissement se sont élevés de 11% pour atteindre \$4,794,000, en raison du nouveau matériel volant. L'intérêt sur les billets et obligations non garanties a été de \$31,920,000, à rapprocher de \$25,246,000 en 1969.



Immobilités

Le total de l'actif s'élevait à près de \$708 millions en fin d'exercice, une augmentation de \$13 millions, ou 19%.

Les investissements en immeubles et matériel se sont accrus de \$101 millions pour atteindre un total de \$580 millions après amortissement. Les dépenses, qui ont été de \$159 millions, comprenaient les derniers versements relatifs à sept DC-8 et à trois DC-9, ainsi que des acomptes au montant de \$24 millions sur trois Boeing 747 et dix Lockheed L-1011. Pour ce qui est des appareils supersoniques, la Société continue toujours sa priorité de livraison de quatre Concorde et de six Boeing supersoniques, mais elle n'a pas signé de contrat ferme d'achat.

Capitalisation

Les emprunts ont augmenté de \$80 millions. Le Gouvernement fédéral a prêté ces fonds à la Société à un taux moyen d'intérêt de 6.65%, afin de l'aider à financer ses dépenses en immobilisations.

La Société a transporté 7,275,000 passagers, ou 13% de plus qu'en 1969, et ses services réguliers ont enregistré 6,7 milliards de passagers-milles.

Bien qu'inférieur aux prévisions, le trafic-passagers sur les lignes nord-américaines s'est accru de 11%. Ici encore, si l'on redresse le chiffre de 1969 pour permettre une comparaison plus juste, cette augmentation n'est plus que de 1,5%. Le trafic total n'a pas atteint le niveau prévu et, de plus, le trafic intérieur d'Air Canada a été touché par la concurrence accrue sur les lignes régionales et transcontinentales.

Le trafic-passagers de la Société au-dessus de l'Atlantique a été de 42% supérieur au volume de 1969. L'explication de ce progrès considérable réside dans l'abaissement des prix et la levée des restrictions britanniques sur les sorties de devises. Toutefois, l'abaissement des prix a restreint l'augmentation du revenu.

Les revenus-passagers des services méridionaux, en retard sur ceux de l'exercice précédent au cours du premier trimestre, se sont rétablis pour marquer finalement une légère avance.

Le rendement moyen par passager-mille est demeuré inchangé, 5,8c. L'effet de l'augmentation des prix-passagers sur les lignes nord-américaines a été contrebalancé par la vogue accrue des rabais et par la réduction des tarifs transatlantiques instituée en avril 1970.

Les changements de prix des voyages intérieurs, établis en août, ont représenté un revenu supplémentaire de quelque \$6,5 millions, mais cette somme n'a pas suffi à absorber l'augmentation des dépenses.

Les revenus-fret ont fait un bond de 25% par suite de la capacité accrue des appareils et de l'amélioration des installations. Le revenu des expéditions mer-air vers l'Europe a augmenté de 95% pour atteindre \$1,717,000.

La grève tournoyante des postiers canadiens et la diminution des taux intérieurs, au milieu de l'année, ont restreint l'accroissement du revenu-courrier. En revanche, la grève a détourné un volume appréciable de courrier vers le service des colis express, d'un rendement supérieur.

Le marché mondial des affrètements a continué de grandir, surtout au-dessus de l'Atlantique. En 1970, les affrètements ont constitué 36,8% de tout le trafic Canada-Europe. Les revenus des affrètements-passagers de la Société se sont élevés à \$14,378,000, une augmentation de 75%. Les affrètements-marchandises, y compris les vols vers l'Europe, l'Afrique et les Antilles, ont constitué un revenu de \$1,308,000.

La décision du Gouvernement de laisser fluctuer le taux de change du dollar canadien à partir du 1er juin a eu un effet défavorable sur le revenu. En raison de la disposition tarifaire permettant le paiement



Monsieur le Ministre,
Le Conseil d'administration d'Air Canada a l'honneur de vous présenter son rapport pour l'exercice 1970.

Il convient d'abord de faire quelques observations sur le climat économique et l'état de l'industrie du transport aérien en Amérique du Nord. L'économie canadienne a surtout été caractérisée, en 1970, par une augmentation véritable d'environ 3% seulement du produit national brut et par une hausse des prix qui, même si elle ralentit actuellement, a atteint 3.5%. Les affaires ont manqué de vigueur et ce facteur, joint à la prudence du consommateur, a eu de graves répercussions sur le transport aérien, en particulier sur les lignes intérieures, qui servent surtout à des déplacements d'affaires.

En 1970, la croissance des principaux transporteurs transcontinentaux des États-Unis, exprimée en passagers-milles, devrait s'établir à 5.5%, au regard de 9.7% en 1969 et de 14.8% en 1968. L'augmentation plus lente du trafic-passagers en Amérique du Nord s'est produite au moment même où s'accroît la capacité des lignes aériennes. Ce phénomène, qui a coïncidé avec la hausse rapide des frais, a eu des résultats très décevants, inquiétants même pour certains transporteurs.

Air Canada a subi les effets de ces tendances défavorables. Bien que la Société ait pris des mesures pour compenser les frais, elle a enregistré une perte nette de \$1,072,000, alors que l'exercice 1969 s'était soldé par un bénéfice net de \$1,548,000. Le rapport de rentabilité est tombé de 4.8% à 4.5%.

En analysant ces résultats, il faut tenir compte de la grève qui a paralysé la Société durant un mois en 1969 et qui fausse la comparaison entre les deux derniers exercices.

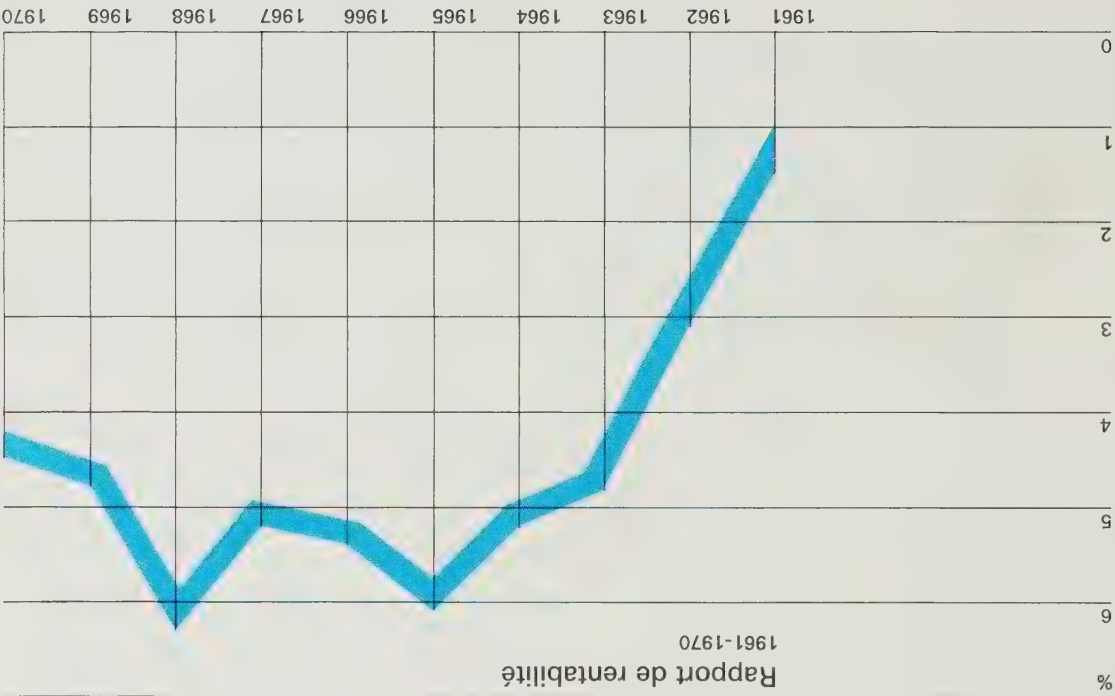
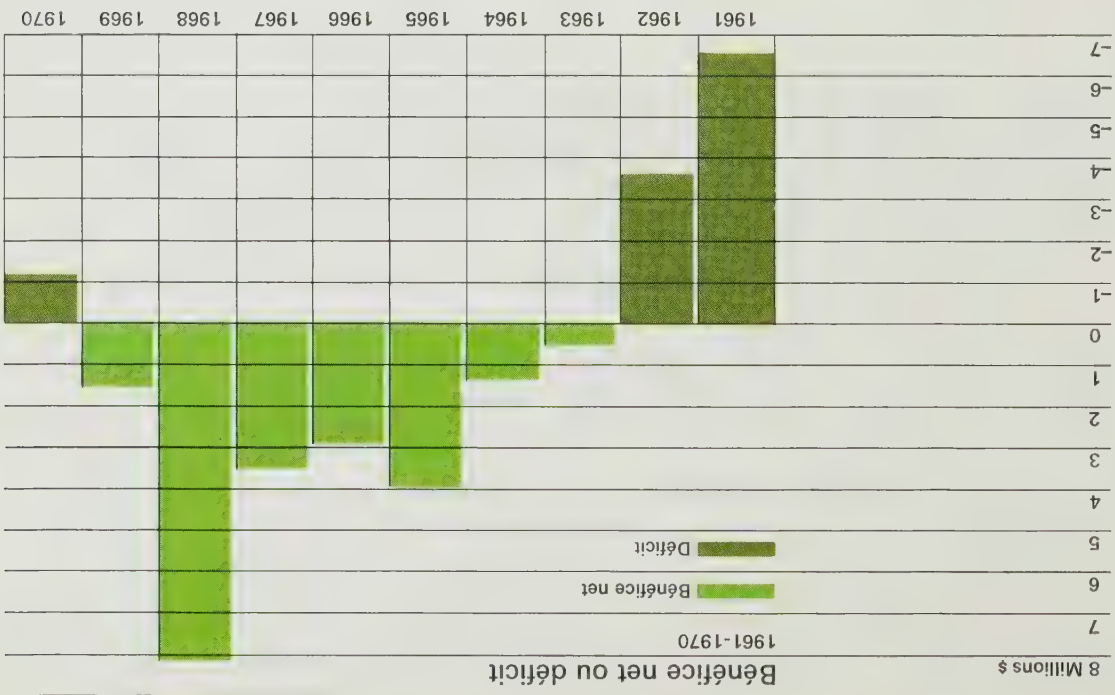
Revenus et trafic

Air Canada a transporté en 1970 plus de passagers, plus de marchandises et plus de courrier qu'en aucune autre année depuis sa formation il y a 33 ans, mais ces augmentations sont demeurées en deçà des prévisions.

Le total des revenus d'exploitation a été de \$478,259,000, ou 18% de plus qu'au cours de l'année 1969, qui a été marquée par une grève.

Le trafic, exprimé en passagers-milles parcourus sur les vols réguliers, s'est accru de 16%. On estime, qu'en faisant abstraction des effets de la grève, le progrès n'aurait été que de 6%. Le coefficient moyen d'utilisation en passagers s'est de nouveau établi à 57%.

Les revenus-passagers, qui constituent 81% du total, ont augmenté de 16%.



Conseil d'administration *

Nommés par décret :

William R. Allen, C.R., Toronto
J. R. Murray, Winnipeg
Yves Pratte, C.R., Montréal

Elus par les actionnaires :

David A. Anderson, C.R., Toronto
Pierre Des Marais II, Montréal
W. C. Koerner, C.C., C.O.S.J.J., LL.D., Vancouver
N. J. MacMillan, C.R., LL.D., Montréal
Renault St-Laurent, C.R., LL.D., Québec

Direction *

Yves Pratte, C.R., Président du Conseil et directeur général
J. R. Baldwin, Président

C. H. Glenn, Vice-président – Planification opérationnelle
G. C. Goode, Vice-président – Contrôle de l'Exploitation générale
Pierre Jeannot, Vice-président – Informatique
R. C. MacInnes, Vice-président – Relations publiques
J. McLean, Vice-président – Service Clientèle
I. E. McPherson, Conseiller juridique général
Yves J. Ménard, Vice-président – Marketing
J. W. Norberg, Vice-président – Entretien
K. E. Olson, Vice-président – Achats et Installations
Earl H. Orser, Vice-président – Finance
J. L. Rood, Vice-président – Opérations Vol
C. I. Taylor, Vice-président – Pouvoirs publics et Industrie du Transport aérien
D. C. Tennant, Vice-président – Personnel
R. T. Vaughan, C.R., LL.D., Secrétaire de la Société
J. M. Callen, Vice-président – Région Centre
Maurice d'Amours, Vice-président – Région Est
H. H. Kantor, Vice-président – Région Europe
J. P. Labrie, Vice-président – Région États-Unis
H. D. Laing, Vice-président – Région Ouest
J. A. Morgan, Vice-président – Région Sud

* Au 31 décembre 1970

Siège social :
Place Ville-Marie
Montréal, Québec

| | | | |
|----|---------------|---------------|--|
| 18 | \$478,259,000 | \$404,652,000 | |
| 18 | 457,396,000 | 386,188,000 | |
| 17 | (1,072,000) | 1,548,000 | |
| 17 | 585,291,000 | 500,327,000 | |
| | 4.5% | 4.8% | |

Statistiques

| | | | |
|-----|-----------|-----------|--|
| 16 | 6,681,710 | 5,740,299 | |
| | 57% | 57% | |
| | 5.80¢ | 5.80¢ | |
| 23 | 2,053,855 | 1,663,262 | |
| (4) | 22,27¢ | 23,22¢ | |
| 2 | 17,447 | 17,138 | |

*Services réguliers seulement

Sièges-milles occupés* (en milliers)
Coefficient d'utilisation en passagers*
Rendement par siège-mille occupé*
Tonnes-milles disponibles (en milliers)
Dépenses d'exploitation par
tonne-mille disponible
Personnel en fin d'exercice

Couverture Muni d'un miroir et d'une lampe spéciale, un inspecteur de la base d'entretien de Dorval examine la tuyère d'échappement d'un moteur de DC-8. Toujours plus perfectionnées, les méthodes d'entretien d'Air Canada lui ont valu une réputation d'excellence technique et de sécurité.

| | |
|-------|---|
| 1 | Coup d'oeil sur l'exercice |
| 2 | Conseil d'administration — Direction |
| 3-15 | Rapport du Conseil d'administration |
| 17 | Etat du revenu et des bénéfices non répartis |
| 18-19 | Bilan |
| 20 | Etat de la provenance et de l'emploi des fonds |
| 20 | Rapport des vérificateurs |
| 21 | Notes aux états financiers |
| 22-23 | Principales statistiques des dix dernières années |
| 24 | Escapes d'Air Canada |

Coefficient d'utilisation en passagers
Rapport en % :
$$\frac{\text{sièges-milles occupés}}{\text{sièges-milles disponibles}} \times 100$$

Coefficient général d'utilisation
Rapport en % :
$$\frac{\text{tonnes-milles transportées}}{\text{tonnes-milles disponibles}} \times 100$$

Rapport d'exploitation
Bénéfice d'exploitation exprimé en pourcentage du revenu d'exploitation.

Rapport de rentabilité
Bénéfice net, après impôts sur le revenu plus la dépense nette d'intérêts, exprimé en pourcentage de l'investissement moyen. L'investissement est la somme de la dette à long terme et de l'avoir des actionnaires.

Rendement
Revenu moyen par siège-mille occupé ou tonne-mille transportée.

Sièges-milles disponibles
Mesure utilisée pour le service-passagers et exprimant le nombre total des sièges mis à la disposition des passagers payants, multiplié par le nombre de milles parcourus.

Sièges-milles occupés
Mesure de trafic-passagers exprimant le nombre total des passagers payants effectivement transportés, multiplié par le nombre de milles parcourus.

Tonnes-milles colis express
Tonnes-milles courrier
Tonnes-milles fret

Mesure de trafic-fret exprimant le nombre de tonnes respectif, multiplié par le nombre de milles parcourus.

Tonnes-milles disponibles
Mesure de capacité totale exprimant le tonnage disponible pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, multiplié par le nombre de milles parcourus.

Tonnes-milles transportées
Mesure de trafic total exprimant le nombre de tonnes de tout le trafic, multiplié par le nombre de milles parcourus.



Rapport
annuel
1970



AIR
CANADA